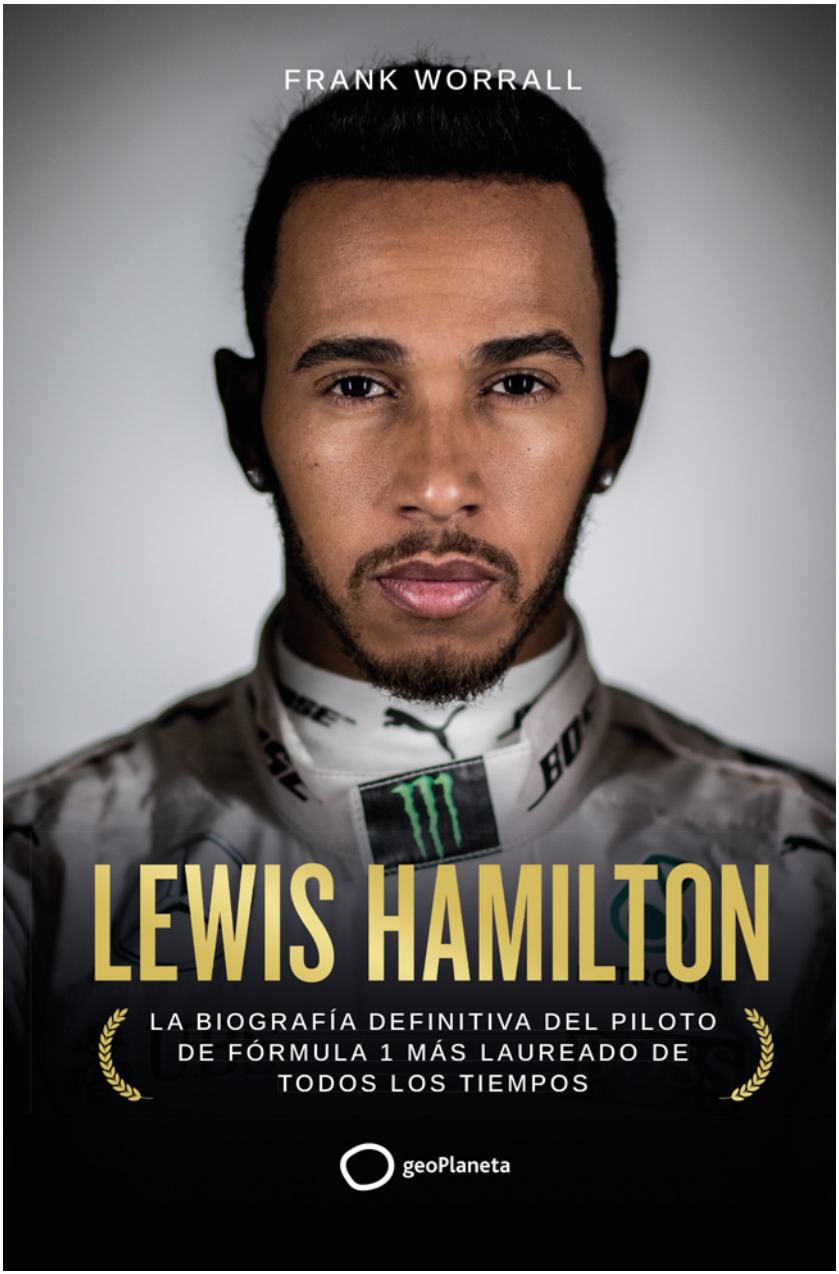
FRANK WORRALL
LEWIS HAMILTON
LA BIOGRAFÍA DEFINITIVA DEL PILOTO DE FÓRMULA 1 MÁS LAUREADO DE TODOS LOS TIEMPOS
geoPlaneta

# Índice


Portada
Sinopsis
Portadilla
Agradecimientos
Prólogo
EL AUTÉNTICO «SPECIAL ONE»
ORÍGENES, «ROCK» Y «REGGAE»
PILOTO DESDE NIÑO
UNA FÓRMULA GANADORA
TRAS LOS PASOS DE SENNA
RON, EL GRAN JEFE
MAGO EN AUSTRALIA
ESTRUENDO EN LA SELVA
EL CHICO QUE SALVÓ LA FÓRMULA 1
MONTECARLO Y EL DESCALABRO
A TODO GAS EN CANADÁ
ÍDOLO EN ESTADOS UNIDOS
PILOTO DE CARRERAS
UN PEQUEÑO CONSUELO
SCHUEY Y LAS LEYENDAS BRITÁNICAS DEL AUTOMOVILISMO
EL PIQUE CON ALONSO
NEUTRALIZADO POR EL HOMBRE DE HIELO
LA ÚLTIMA CARRERA
INYECCIÓN DE TAURINA
LA OSCURIDAD ANTES DEL AMANECER
PONME UNO DOBLE
«NICO Y YO NO SOMOS AMIGOS»
LA TRIPLE CORONA

EL DUELO CON VETTEL
PENTACAMPEÓN
EL SÉPTIMO CIELO
EL MÁS GRANDE DE TODOS LOS TIEMPOS
EPÍLOGO. UN FINAL PARA LA HISTORIA
Créditos

Visita Planetadelibros.com y
descubre una
nueva forma de disfrutar de
la lectura

**¡Regístrate y accede a contenidos**

**exclusivos!**

Primeros capítulos
Fragmentos de próximas publicaciones

Clubs de lectura con los autores
Concursos, sorteos y promociones
Participa en presentaciones de libros

PlanetadeLibros

Comparte tu opinión en la ficha del libro
y en nuestras redes sociales:

# Sinopsis

Con siete títulos mundiales y más de un centenar de victorias, Lewis Hamilton es, sin discusión, el piloto de Fórmula 1 más exitoso de todos los tiempos. Pero su ascenso estelar en las filas del automovilismo no fue de ninguna manera sencillo.

Esta es la historia de sir Lewis Hamilton, desde sus orígenes en la isla de Granada y su modesta infancia en un barrio popular de Stevenage hasta aquel ya lejano primer Mundial del 2008. A este primer éxito le seguiría una sucesión de momentos memorables marcados por sus enconadas rivalidades con Fernando Alonso, Sebastian Vettel, Nico Rosberg y, más recientemente, con Max Verstappen. Junto al holandés protagonizaría en el 2021 uno de los finales de Mundial más disputados y emocionantes de la historia. Aunque vio cómo se le escapaba la victoria en el último suspiro, Lewis Hamilton volvió a demostrar la grandeza del piloto más laureado de todos los tiempos.

# Lewis Hamilton

La biografía definitiva del piloto de Fórmula 1 más laureado de todos los tiempos

Frank Worrall

geoPlaneta

*Para Angela (1966-2020). Eres el Celtic,*
*el United... el mejor equipo que he visto.*

# Agradecimientos

Vaya un agradecimiento muy especial a James Hodgkinson, Toby Buchan, Ruth Logan, Valentina Paulmichl, Ilaria Tarasconi y a todos en John Blake y Bonnier.

Muchas gracias a Dave Morgan, Chris Hockley, John Murray, Tim Poole, Darren y David Simpson, Rupert Morrall y Will Webb, Kevan Manwaring, Ben Felsenburg, Colin Forshaw, Ian Rondeau, Steven Gordon, Russel Forgham, Roy Stone, Lee Hassall, Danny Bottono, Mick Morris, Catherine Collin, Tom Henderson Smith, Sally y a todo el maravilloso personal del St Julia's Hospice, en Hayle.

No quisiera olvidarme, como es natural, ni de Frankie, Jude, Nat, Bob y Stephen, ni de mi madre y mi padre.

# Prólogo

El domingo 15 de noviembre del 2020, Lewis Hamilton pasó a los anales de la historia de la Fórmula 1, junto a Michael Schumacher, tras proclamarse por séptima vez campeón del Mundial de Pilotos en el GP de Turquía, en el circuito de Istanbul Park, en Tuzla. El mes anterior, el británico ya había superado al alemán en número de carreras ganadas: Schumacher sumó a lo largo de su trayectoria un total de 91, mientras que Hamilton rebasó con creces la centena en el 2021. Con aquel triunfo en Turquía, pues, Lewis Hamilton se convertía en el piloto más laureado de la historia de la Fórmula 1. El piloto británico era muy consciente de lo que suponía aquel séptimo título, que se sumaba a los del 2008, 2014, 2015, 2017, 2018 y 2019: «Es increíble haber logrado igualar a Michael en número de títulos. Este séptimo campeonato se lo dedico a todos los niños que sueñan con lograr lo imposible: sabed que también está al alcance de vuestra mano». El de Stevenage había demostrado ser el mejor piloto sobre la faz de la Tierra. El chaval de orígenes humildes había alcanzado estatus de superestrella, de figura de talla mundial. Su rostro aparecía en carteles publicitarios de todo el mundo, ocupaba la portada de revistas que nada tenían que ver con el automovilismo y los programas de entrevistas se lo rifaban.

Lewis Hamilton se había convertido en el primer fenómeno de masas de la historia de la F1, una celebridad en toda regla. Era mucho más que un simple piloto de carreras, por más que se hubiera labrado un nombre gracias al automovilismo. Sin embargo, el camino al éxito no había estado exento de obstáculos: el período de seis años sin títulos, entre su primera y su segunda corona, fue un verdadero calvario. También, entre medias, Lewis discutió con su padre, Anthony (terminaron reconciliándose en el 2014); asistió

a la marcha de McLaren de su mentor, Ron Dennis; y a la postre terminaría abandonando él mismo el legendario equipo en el que había desarrollado su carrera desde niño. En el 2013, Lewis fichó por la entonces emergente escudería Mercedes (paradójicamente, para sustituir a Schumacher) y el éxito fue inmediato. Aun así, había expertos que sugerían que, pese a ser ganador indiscutible al volante, jamás conquistaría a la afición británica. Sostenían que, además de ser muy altanero, tenía demasiado apego al dinero, a la ostentación y al mundo del espectáculo como para que le tuvieran en estima. Aquella idea se diluyó tras ser elegido en dos ocasiones (2014 y 2020) Deportista del Año de la BBC: un galardón decidido única y exclusivamente por el público. Y, como colofón a un magnífico 2020, también fue distinguido como miembro de la Orden del Imperio Británico.

La temporada 2021 auguraba un trepidante duelo entre Lewis Hamilton y Max Verstappen, «el holandés volador», con la codiciada octava corona del inglés en juego. El enfrentamiento entre el aspirante de 23 años y la leyenda de 35 superó todas las expectativas y brindó uno de los finales de Mundial más disputados y emocionantes de los últimos años. El decisivo gran premio de Abu Dabi quedará grabado en la memoria de los aficionados como uno de los hitos de la historia de la Fórmula 1 y, aunque vio cómo se le escapaba la victoria en el último suspiro, Lewis Hamilton volvió a demostrar la grandeza del piloto más laureado de todos los tiempos.

Frank Worrall
Londres, 2021

# CAPÍTULO 1

## EL AUTÉNTICO «SPECIAL ONE»

Antes de nada, pido disculpas a Lewis Hamilton en mi nombre y en el de Damon Hill: reconozco haber sido parte de esa mayoría que, en enero del 2007, coincidía con Damon en que, seguramente, Lewis desperdiciaría media temporada antes de poder demostrar su talento. También pensé que, una vez se viera sobrepasado por las circunstancias, se haría a un lado sin rechistar e incluso volvería a la F2 hasta que estuviera preparado de veras para la alta competición y pudiera brindar apoyo a un piloto más experimentado, como era Fernando Alonso, en su asalto a lo que parecía inevitable: la consecución del tercer Mundial del asturiano. Mis disculpas, Lewis...

Esto no hace sino demostrar que uno puede equivocarse, incluido el gran Damon Hill, experto en automovilismo donde los haya. Pero lo cierto es que Lewis no había desembarcado en la F1 sin formación previa: ahí estaban los nueve años de rodaje con McLaren; el criterio, generalmente infalible, de Ron Dennis, jefe de la escudería británica, y las actuaciones y los resultados de Lewis en su temporada anterior en la GP2, cuando se proclamó campeón. Una cosa estaba clara: Lewis Hamilton no era un talento efímero, sino un joven con un futuro prometedor. Los británicos al fin tenían un ídolo digno de elogio.

Lewis Hamilton es realmente auténtico. Es el verdadero Special One, el apodo que en su día se dio a sí mismo el extécnico del Chelsea, el fanfarrón José Mourinho. El jovencito al que apodaron el Cohete de Stevenage no tardó en pulverizar todos los registros a medida que acumulaba un éxito tras otro. El primer

piloto negro de F1, el primer piloto debutante en lograr más de dos podios consecutivos, el primer piloto negro en ganar un gran premio de F1, el segundo piloto en ganar más de una carrera en su primera temporada en la categoría reina, el primer piloto en conseguir dos victorias consecutivas desde la *pole* en su temporada de debut, el piloto británico más joven en vencer en un gran premio y el piloto más joven en liderar la clasificación del Mundial. Y, por supuesto, el primer debutante y primer piloto negro en convertirse en serio aspirante al título en su primera temporada.

Como muestra su palmarés, fue una temporada de debut realmente sorprendente, a la que seguirían muchas hazañas. Tras su exitoso debut, Lewis Hamilton era el favorito en las apuestas para alzarse, en diciembre del 2007, con el codiciado Premio al Deportista del Año que otorga la BBC. No en vano, cinco meses antes, en julio, la casa de apuestas Paddy Power se negó a aceptar más apuestas por Lewis. Gracias a él, esta fue también una campaña que cambió para siempre la imagen de la F1, haciéndola más atractiva para un público más amplio y diverso. El automovilismo pasó de ser un aburrido deporte de sofá a convertirse en todo un fenómeno —no solo entre los incondicionales de rigor—, máxime según se acercaba el emocionante final de la temporada.

Lewis manifestó su asombro ante su repentina transformación, de relativo desconocido a famoso a nivel mundial: «Es increíble. Muchos chicos me han escrito esta semana para contarme que, de repente, quieren ser pilotos de F1. Yo también fui como ellos, y ahora solo trato de dar buen ejemplo. La fama me llegó de la noche a la mañana y ahora empiezo a ser consciente de la importancia de cuanto hago, más a sabiendas de que muchos niños se ven reflejados en mí».

Chris Hockley, experto en F1 y colaborador del *Sun,* también quedó atónito al ver la forma en que Lewis había impactado en este deporte. Según él, se había producido un rápido y drástico cambio: «Efectivamente, su vertiginoso ascenso a la fama ha servido para duplicar el *rating* de audiencia de la F1 en el Reino

Unido. Y esa afición por el automovilismo se ha disparado en todo el mundo, incluso en Estados Unidos —dominio casi privativo de la NASCAR—, donde todos tuvieron que reparar en aquel presumido novato que había ganado el gran premio local imponiéndose al entonces vigente campeón. Es un cuento de hadas al que nadie queda indiferente. De pronto, todo el mundo opina sobre Lewis y sigue sus progresos. La F1 ha dejado de ser el coto privado de un puñado de frikis, fanáticos de los coches y la tecnología, que se emocionan al enterarse de que los ingenieros de Ferrari han logrado aumentar en un 0,63 por ciento el efecto suelo sobre el alerón delantero de un monoplaza. Hoy, las esposas que hace décadas desistían tratando de entender la rara obsesión de sus maridos por "un puñado de coches que daban vueltas a un circuito" corren delante de la tele en cada carrera mientras preguntan: "¿En qué posición va Lewis?". De hecho, es cuestión de tiempo que los policías de tráfico espeten a quienes superen los límites de velocidad si acaso se creen Lewis Hamilton».

Es indudable que Hamilton supuso una bocanada de aire fresco en el 2007. Incluso hay quienes sostienen que fue el salvador de una F1 que había perdido el rumbo y buena parte de la emoción. Y aunque su historia parece sacada de una película de Hollywood, su encanto reside en que es real: lo maravilloso acerca de Lewis es que, en un mundo plagado de figuras presuntuosas, él es precisamente todo lo contrario. En un deporte dominado por el dinero y las superestrellas, se convirtió, después de una sola temporada, en la más rutilante de ellas gracias a su extraordinario talento, sus habilidades y su absoluta falta de pretensiones. Por si fuera poco, pareció como si hubiera salido de la nada, aunque, como es natural, tras su éxito hay muchos años de esfuerzo y determinación que explican la trayectoria de este joven rey de la Fórmula 1.

Le pregunté a un miembro del equipo McLaren si ese era el motivo por el que todos parecían estar tan pendientes de su nueva promesa. A condición de mantener el anonimato, me confió que esa era una de las razones, al tiempo que me dio una pista sobre la opinión del equipo respecto a la enconada disputa entre Lewis y su

compañero por entonces, Fernando Alonso, que marcó su campaña de debut. «Ha causado mucho revuelo en la prensa que Alonso declarara que favorecemos a Lewis porque es británico. Pero eso es una patraña. Somos un equipo; todos nos debemos a McLaren. Big Ron [Ron Dennis] no permitiría que eso sucediese. En todo caso, es Lewis quien corre con el coche más lento por ser el debutante. Lewis es único: se aplica más que la mayoría de los pilotos experimentados y, a diferencia del resto, está tocado por una varita mágica. Cada vez que lo veo entrenar, me viene a la mente por qué quería formar parte de la F1. Alonso casi siempre está enfadado, va a mil revoluciones para aferrarse al título. Y, aun así, Lewis le ha dado más de un repaso sin despeinarse, manteniendo siempre la elegancia y con el público de su lado. Alonso es un magnífico piloto, un gran campeón y, pese a todo, un buen tipo. Lewis, no obstante, tiene algo especial. Obviemos lo de ser el primer piloto negro y demás: estamos ante el que posiblemente sea el mejor piloto de su generación. Me emociona ser testigo de eso, e incluso Big Ron irradia alegría.»

Se decía que, al igual que le sucediera al entrenador de fútbol sir Alex Ferguson, la llegada de una joven promesa al equipo revitalizaba a este veterano del automovilismo y le obligaba a descartar cualquier plan de retirada anticipada. Cuando Lewis ganó su primer GP, a Ron se le saltaron las lágrimas, aunque luego dijera que había sido cosa del champán. También es un hecho que Lisa, la mujer de Dennis, tiene debilidad por Lewis. Y así se vio cuando celebró que el británico le hubiera arrebatado la *pole* a Alonso en Montreal con un tiempo de 1:15.707 frente a la marca del asturiano: 1:16.163.

Otro momento emotivo fue la reacción de Big Ron tras el accidente que Lewis tuvo en un entrenamiento en Nürburgring a finales de julio del 2007. Un auxiliar de McLaren me comentó que había visto a Ron con la cabeza entre las manos. Se le caían las lágrimas mientras trasladaban a Lewis de urgencia del circuito a un hospital, con una mascarilla de oxígeno puesta y un gotero intravenoso colocado en el brazo.

Lewis Hamilton, mestizo, es el primer piloto de origen

afrocaribeño en competir en la F1. La familia de su padre, Anthony, exempleado de los Ferrocarriles Británicos, era oriunda de la isla caribeña de Granada. Anthony se ajustó el cinturón, ahorró cuanto pudo, trabajando durante un tiempo en tres sitios distintos, para que su hijo tuviera posibilidades en el mundo del automovilismo. Su apoyo e influencia siempre han sido enormes y, con el tiempo, Lewis le rindió homenaje al afirmar que había sido sumamente afortunado de contar con el apoyo de su padre, pues, a diferencia de ellos, todos los adversarios [en sus comienzos en las competiciones de karts] eran chicos de familias ricas. «Sé que encontraré obstáculos en mi carrera, pero tengo claro que, si fuera fácil ganar un campeonato, todo el mundo lo haría. Supongo que esa mentalidad se debe a que, desde los nueve o diez años, he pasado todos los fines de semana en el circuito, sin poder salir o hacer planes con amigos. Estaba con mi padre, mi mejor amigo. Si quieres relacionarte con adultos y no desentonar, has de aprender más rápido que el resto de los chicos. Y aunque seguramente me perdí muchas cosas, enseguida me di cuenta de que podía tener todos los juguetes que quisiera si seguía trabajando y ganando para McLaren.»

Ese empeño fue lo que puso a Lewis en la senda del éxito desde los seis años, cuando empezó a destacar en el *karting*. Su talento propició que su vida diera un giro radical tras su legendario primer encuentro con Ron Dennis en 1995. Sin dudarlo, se lanzó a pedirle un autógrafo a su futuro jefe mientras el resto de los chicos que asistían al evento observaban nerviosos. «Me miró a los ojos y me habló de sus aspiraciones —recuerda Dennis—. Sin retirar la mirada, me dijo cómo iba a progresar en su carrera. Me dejó atónito.»

Dennis empezó a seguir sus pasos y, al cabo de unos años, lo fichó para el Programa de Jóvenes Pilotos de McLaren, invirtiendo en él cinco millones de libras a lo largo de nueve años. En ese tiempo, Lewis aprendió el oficio junto al maestro, y su talento natural fue perfeccionándose con un objetivo primordial: ganar el Campeonato Mundial. Se convirtió en el mejor, pero no se dejó influir por los triunfos. «Confianza y arrogancia suelen ir de la

mano —apuntaba Dennis—, pero en Lewis no se percibe una pizca de engreimiento.»

Así lo admitiría el propio Lewis con el tiempo, al atribuir su éxito tanto a su perseverancia como a su fe. Nacido en el seno de una familia católica, siempre ha reconocido que la fe es muy importante para él: «Soy un auténtico creyente. Estoy convencido de que este don se lo debo a Dios. Todos los pilotos tienen gran talento, pero solo algunos están preparados para trabajar con más ahínco, para exprimir al máximo ese talento. Muchos carecen de las dotes de alguien como Kimi Raikkonen [primer piloto de Ferrari y, después de Alonso, principal adversario de Lewis por entonces], pero se esfuerzan por superarle. No sé si tendré más talento que Fernando Alonso, pero tengo claro que he trabajado con mucho empeño».

Su impacto en la F1 fue inmediato y notable, lo que suscitó comparaciones con el golfista Tiger Woods. Al igual que el estadounidense, Lewis era elocuente, apuesto y poseía un gran talento. Esta fue su reacción: «Claro que es agradable ser comparado con alguien como Tiger Woods. Pero no hay que olvidar que no soy Tiger Woods, sino Lewis Hamilton, y que esto no es el golf, sino la Fórmula 1. No tengo claro que pueda tener un impacto parecido, aunque sería bueno para el deporte que así fuera. Ojalá mi labor contribuya a ello».

El reputado experto en F1 Rory Ross sostenía que Lewis había tenido un impacto mundial mucho mayor del que él o cualquier otro hubiera imaginado: «Su fama ha llegado a todos los rincones del planeta. En Brasil ha eclipsado a Felipe Massa, el piloto brasileño de Ferrari, sobre todo en las favelas, donde se identifican con Hamilton. Y en España es más famoso que el propio Fernando Alonso, por más que pueda molestar al campeón asturiano».

Kevin Eason, del *Times,* comentó que «Bernie Ecclestone se estaba frotando las manos. El entonces director ejecutivo de la F1 veía cómo la disciplina cada vez perdía más aficionados. Nadie tosía a Schumacher, pero fuera de Alemania e Italia, país de origen de la escudería Ferrari del excampeón alemán, su figura provocaba bastante rechazo. Hamilton es un reclamo sin parangón: suscita

interés en todo el mundo y atrae a reporteros de lugares tan lejanos como Colombia o Rusia que ansían entrevistarlo».

A diferencia de Tiger Woods, Hamilton ha tenido que batirse con una nómina de rivales de mucho más nivel. El ascenso de Woods se produjo en una época de relativa mediocridad en el golf, mientras que Lewis ha tenido que vérselas con pilotos de calidad inconmensurable, ya fueran adversarios o compañeros de equipo. Supuso una prueba para su capacidad y madurez ver durante su primera temporada al doble campeón del mundo Fernando Alonso a punto de derramar lágrimas... lágrimas de rabia, desde luego.

La pugna entre ambos fue otra de las razones por las que millones de espectadores se pasaron en el 2007 a la F1, ávidos de ver si el corderito era capaz de repeler las agresivas tácticas de su compañero de equipo, más veterano y, al parecer, menos sensato. Alonso había dejado Renault para fichar por McLaren, convencido de que había sido la decisión perfecta, pues siempre había querido tener un coche como el McLaren-Mercedes MP4-22. Creía que estaba destinado a mostrar lo bueno que era a los mandos de su flamante bólido, que iba a marcar una nueva época tras los años de dominio de Michael Schumacher.

Sin embargo, el asturiano empezó a irritarse a medida que la temporada avanzaba y Lewis destacaba cada vez más. Afirmó que «nunca se sintió cómodo del todo» y que McLaren había favorecido injustamente a Lewis por tratarse de un piloto británico, como la escudería. «Sabíamos que todos los medios iban en su dirección», comentó. El español estaba victimizándose. Y, después, trató de desestabilizar a Lewis y socavar su confianza diciendo que su compañero «tenía suerte».

Ron Dennis rechazó constantemente sus quejas alegando que existía una sana competencia entre los equipos que trabajaban con cada coche, y afirmó con rotundidad que ambos pilotos contaban exactamente con el mismo equipamiento, apoyo y medios para competir. Parecía decidido a que no diera la impresión de que se inclinaba por su protegido, del mismo modo que un padre que emplea a su hijo en la empresa familiar deliberadamente pone a este en mayores dificultades que al resto del personal para despejar

cualquier duda de favoritismo. En ocasiones, daba la sensación de que Lewis recibía peor trato del hombre que en el *pit lane* todos veían como su segundo padre.

Ron estaba ante un dilema: el campeón del mundo tenía un contrato de 10 millones de libras y Lewis, de 340 000, el salario básico en la F1. Había invertido mucho en Alonso y deseaba verle feliz. Estoy convencido de que, en un mundo ideal, Dennis siempre habría querido que Alonso fuera campeón y Lewis, subcampeón.

Sin embargo, en las nueve primeras carreras, el guion no se desarrolló como cabía esperar. Tras Silverstone, Alonso estaba 12 puntos por detrás de Lewis y no paraba de quejarse ante la prensa española de lo injusto del trato que estaba recibiendo. Había fichado por McLaren confiado en ser recibido como un nuevo héroe y pensaba que Lewis sería un voluntarioso segundón, un cachorro encantado de recibir algún consejillo que otro, un chico al que podría enseñar a pilotar con su elegancia. Pero, para ser un campeón del mundo con cinco años más de experiencia en la F1 que Lewis, Alonso en ocasiones se mostró increíblemente insensible, duro y desalentador en exceso. Al público le costaba admirarle y él parecía permitir que el mocoso le irritara. Había perdido la batalla psicológica crucial con un joven debutante, y su comportamiento había sido, cuando menos, inmaduro, por no decir grosero en ocasiones y, en cierto modo, impropio de un doble campeón del mundo.

A medida que avanzaba la temporada, Lewis parecía más desconcertado y perplejo ante la actitud del español hacia él. Él siempre se mostraba afable y accesible, y sacaba tiempo para las personas más importantes: los aficionados. En una ocasión le oí decir a una aficionada que «el modo en que Hamilton trata a los seguidores es lo que lo diferencia de la mayoría de los pilotos. Es fantástico ver que haya quien agradezca el apoyo de la afición; ojalá nunca cambie». Allison Foster, la aficionada en cuestión, nombró a un piloto británico que al parecer era todo lo contrario: «En el GP de Gran Bretaña, ante una veintena de personas que solo buscaban un autógrafo, hizo como si no los hubiera visto y se marchó sin dirigir una palabra a quienes se habían levantado a las

3.00 para animarlo. Tal vez la diferencia radica en que Lewis recuerda lo que es ser aficionado y tratar de transmitir tu apoyo a tu piloto favorito».

Las leyendas de la F1 ya se disponían a felicitar al joven que tal vez estaba llamado a ser el mejor piloto de todos los tiempos. Sir Stirling Moss, por ejemplo, quedó impresionado tras la increíble victoria de Lewis en la carrera de GP2 en Silverstone en el 2006. Su esposa, Suzy, trató de apremiarlo, pues tenían una cita importante, pero Moss zanjó: «Un momento, querida. Tengo que felicitar a Lewis». David Coulthard —que en un principio llamó a la prudencia a quienes comenzaban a encumbrar a Lewis de forma prematura— terminó reconociendo que «sin duda era un tipo muy especial. Una mezcla de Senna y Prost. Tuvimos a Senna y a Prost, a Mansell y a Piquet, y luego a Michael Schumacher. Hoy, iniciamos la era de Lewis Hamilton». Por su parte, el tricampeón del mundo Niki Lauda confesó haber quedado «perplejo» ante los logros de Lewis.

El mítico comentador de F1 Murray Walker también firmó su propio tributo al decir que Lewis fácilmente estaría a la altura de las crecientes expectativas: «Tengo sobradas razones para pensar que Lewis Hamilton está llamado a ser uno de los mejores pilotos de la historia. No existen suficientes superlativos para definir lo que está haciendo carrera tras carrera. Es algo sin precedentes en la historia. Llevo viendo la F1 desde sus inicios y jamás había presenciado algo así. Y, por si fuera poco, es muy probable que gane el campeonato este año, lo cual sería increíble».

Inevitablemente, también hubo voces discrepantes y, aunque pueda resultar sorprendente, eran las de antiguas leyendas del automovilismo, hombres que por entonces miraban con incredulidad al joven que había hecho que todo pareciera tan fácil. Nigel Mansell fue uno de ellos, aunque terminó reconociendo el mérito de Lewis al final de la temporada. El campeón de 1992 afirmó que en su época tenían que «ganar carreras y disputar campeonatos antes de obtener recompensas, mientras que ahora parece que te premian sin haber demostrado nada. Va siendo hora de que [McLaren] gane algo. Estar en el lugar indicado en el

momento indicado lo es todo. Para un piloto, la clave está en dar con el equipo y el motor adecuados. No quiero ofender a nadie, pero creo que mis circunstancias fueron mucho más adversas».

Otro aguafiestas fue Eddie Jordan, quien cuestionó que Lewis tuviera la agresividad necesaria para mandar en la F1: «Lewis tiene suerte de contar con un equipo muy consistente, con una estructura que presumiblemente no encontraría en otro sitio. Pero, si tuviera que hacer lo que Schumacher hizo a Villeneuve o a Hill, ¿sería capaz de hacerlo? Tienes que poder hacerlo para ganar. Ganar es psicológico, y tienes que lograrlo a cualquier precio. Cualquiera que diga lo contrario o miente o no ha alcanzado todo su potencial. Tiene que tener una fortaleza que aún no hemos visto, de lo contrario, Hamilton quedará en nada. Necesita esa arrogancia para triunfar. ¿La vemos en Alex Ferguson? Sí. ¿En José Mourinho? Sí. Los ganadores no suelen destacarse por su simpatía. Lo intentan, pero son inmensamente egoístas, inmensamente arrogantes y tienen un convencimiento absoluto en su propia capacidad. Todo lo demás no importa cuando se trata de trabajo».

Al conocer los comentarios, Lewis se limitó a encogerse de hombros. Era esa clase de tipo: jovial y despreocupado, pero firme cuando era necesario. Ahora bien, la reflexión sobre el gran Schumacher por parte de Jordan resultaba interesante. Su nombre y el de Ayrton Senna salían a colación cada vez que la charla trataba del estilo de pilotaje de Lewis y, con el tiempo, el propio Lewis reconocería que ambos eran sus ídolos. Al alemán lo admiraba por su frialdad y, de niño, lloró cuando se enteró de la trágica muerte de Senna.

Durante la temporada del 2007, Schumacher siguió siendo una especie de «fantasma de la ópera», pues su sombra se cernía sobre el *pit lane* incluso después de su retirada, consecuencia de su dominio incontestable durante años. Para mí, el estilo de Lewis al volante aunaba elementos tanto de él como de Senna: la sensacional y calculada visión de Schuey combinada con la vertiginosa y arriesgada agresividad del brasileño. Desde el plano psicológico, Lewis planteaba las carreras con la sagacidad de Schumacher, consciente de que la mitad de la contienda se libraba

en la mente, aunque, si el camino a la victoria lo exigía, tampoco era reacio a llegar al límite de sus fuerzas y jugársela al más puro estilo Senna.

Al preguntar por esa valoración al experto en F1 Darren Simpson, su respuesta fue que «efectivamente, Lewis es un tipo sereno, metódico y trabajador, pero no por ello carente de agudeza. Eso se observa en la manera que tiene de conducir pegado al muro, lo que le permite mantener una velocidad increíble al trazar una curva, al igual que en la clase de tácticas que empleó en el GP de Estados Unidos frente a su entonces compañero de equipo, Alonso, cuando utilizó una maniobra defensiva para evitar que le adelantara, pasando del centro a la derecha y, luego, ligeramente de la derecha al centro, con la que evitó por poco ser penalizado. Conducir pegado al muro es una táctica efectiva, pero arriesgada. Habrá que rezar para que no se estrelle contra él como le ocurrió a Senna. El muro solo supuso un problema para Schumacher en una ocasión: cuando en 1999 se fracturó una pierna en Silverstone. El resto del tiempo, el problema era la implacable mentalidad de ganar a cualquier precio de Schumacher, que a veces tenía como consecuencia que la F1 fuera un deporte de contacto. Y si no, ¡que se lo pregunten a Damon Hill! Hay un hecho ineludible: Hamilton conduce como un piloto de *karting*. Le encanta circular por el borde de la pista y disfruta entrando tarde en las curvas cerradas y apurando la frenada en los vértices. Su conducción es, en definitiva, un reflejo de la de Schuey en sus inicios, con muchos giros bruscos y recurriendo al bloqueo de las ruedas».

Al preguntarle a qué leyendas del automovilismo le gustaría haberse enfrentado, Hamilton respondió: «A Juan Manuel Fangio, Alain Prost, Ayrton Senna y Michael Schumacher, porque siempre he soñado con competir con ellos». Luego bromeó: que «Cuando empecé en la F1 no tenía claro que tuviera nada que ver con ellos».

En octubre del 2007 se rumoreaba que la superestrella alemana se estaba planteando volver a las pistas ante el tirón de este recién llegado que había ocupado cómodamente su trono como rey de la F1. El mundo de Lewis había dado un vuelco: pese

a haberse convertido en una figura de talla mundial, seguía siendo un chico con los pies sobre la tierra. Anthony, su padre, aseguró que Lewis tenía la cabeza bien amueblada y así seguiría siendo mientras tuviera algo que ver con él. Pero, tras el primer podio de su hijo en Australia, afirmó que no era tan inocente como para pensar que Lewis todavía pudiera llevar una vida normal, capaz de salir a la calle sin que la gente lo reconociera. Anthony entendió que sus vidas jamás volverían a ser lo mismo: «Es una sensación increíble; nos ha costado diez años llegar hasta aquí. No quisiera que Lewis perdiera el norte. Somos personas corrientes, pero tengo claro que nos va a cambiar la vida».

Ahora bien, hubo otro factor que contribuyó a que Lewis tuviera los pies sobre la tierra: la cara risueña de su medio hermano Nicolas, de quince años, que padece parálisis cerebral, pero que, junto a su padre Anthony, acompaña a Lewis en todas las carreras. Los dos están muy unidos. En una ocasión, Lewis afirmó: «Nicolas es mi mayor inspiración. Me permite observar mi vida desde una perspectiva especial. No se pierde ninguna carrera y siempre corro por él. Me da fuerzas para seguir. Siempre quise tener un hermano y nunca olvidaré cuando mis padres [su padre y su madrastra Linda] me dijeron que esperaban un bebé; fue una gran alegría. Es muy bonito ver a alguien crecer, ser testigo de las dificultades y obstáculos a los que se ha enfrentado, las experiencias que ha vivido, acompañarlo en todo momento y verlo salir del atolladero. Es un chico maravilloso y disfruto haciendo lo que sea por él. Por ejemplo, nos encanta correr con coches teledirigidos. Compré uno para él y luego otro para mí, para que podamos echar carreras. He estado un par de veces en el sitio donde compiten y ahora me atosigan un poco. A Nicolas le encantan los retos y, por supuesto, tiene desafíos más duros por delante. Tiene siete años menos que yo y es todo un personaje. Aunque tenga parálisis cerebral, está decidido a hacer algo especial en la vida, tal vez en los Juegos Paralímpicos o incluso en la F1. No descartaría que llegue a ser comentarista. Pasamos mucho tiempo juntos y gracias a él tengo una perspectiva real de las cosas. Se asegura de que tenga la cabeza sobre los hombros, en especial

en lo relacionado con la F1».

Tener la cabeza sobre los hombros incluye rituales como pedir comida china para toda la familia después de las reuniones previas al GP y charlas con familiares y amigos íntimos antes de cada carrera. «No soy muy dado a los amuletos ni a las supersticiones antes de una carrera. Hablo con mi familia y enfilo hacia el vestuario, me concentro y salgo. Tengo suerte de contar con el apoyo de mi familia y de varios amigos cercanos que, sin duda, cuento con los dedos de una mano. La confianza se gana», comenta.

Para Lewis es clave tener los pies en el suelo y prestar atención a lo que le dicen sus parientes y amigos. Durante el GP de Estados Unidos había una cola de famosos deseosos de conocer al chico que estaba arrasando en la F1. Incluso artistas de la talla de Beyoncé, quien declaró haber quedado «maravillada» con Lewis cuando los presentaron, destacó su encanto y adorable normalidad.

Al rapero estadounidense Pharrell Williams se le vio en varias ocasiones animando a Lewis a pie de pista. «Es un buen chico, muy humilde pese a todos sus logros. Puede parecer absurdo, pero a eso se debe nuestra presencia. No tiene que ver con el bolsillo, sino con el corazón y la mente», afirmó en un GP.

También se le ha definido como un pionero que ha dado a conocer la F1 a niños que nunca se habían planteado ser pilotos de carreras, porque entendían que era un deporte acotado a blancos de clase media-alta. Ash Hussain, del *Mail on Sunday,* un hombre que ha derribado no pocas barreras para llegar a la cima del periodismo, estaba convencido del efecto positivo de Lewis. Ash, amante de la F1, creía firmemente que Lewis serviría de inspiración para niños de minorías étnicas aficionados al automovilismo. «Lo que ha logrado en los últimos meses ha alentado a toda una generación de chicos de minorías, pilotos en potencia, a lanzarse de lleno a la F1. He conocido a mucha gente que lo ve así, lo cual es un cambio enorme respecto al pasado», afirmó Ash.

También admira la forma en que Lewis mantiene el contacto con los aficionados y su empeño por no mostrarse como una gran

estrella. Cree que esto le hace popular entre los jóvenes de hoy y que afianza el cariño que le tienen: «Es un tipo fantástico. Por ejemplo, el verano pasado, en el Goodwood Festival of Speed, salió a firmar autógrafos pese a estar lloviendo. Podría haberse ido a casa, pero decidió tirarse todo el día allí. Esa es la diferencia entre él y otros pilotos: es un magnífico embajador de la F1 y de las minorías étnicas. En muchos sentidos me recuerda a Amir Khan y el modo en que ha conseguido introducir el boxeo entre los jóvenes de la comunidad asiática. Ambos son amables y sencillos, pese a gozar de enorme fama y talento. Me siento muy orgulloso de Lewis y Amir por sus logros presentes y futuros. Los dos son verdaderos héroes y excelentes modelos a seguir».

Fuente de inspiración, estrella mundial... Todo esto queda muy lejos de donde todo empezó, en Stevenage, en 1985, cuando nació Lewis. Y aún más humilde fue el entorno previo a la llegada a Inglaterra de su abuelo paterno desde la isla de Granada. Días de arduo trabajo desde sus primeras vivencias al volante de un kart con seis años al período de aprendizaje con McLaren, pasando por la F3 y la GP2. Años de dedicación que finalmente dieron frutos.

Así, cabe preguntarse cómo se convirtió Lewis Hamilton en la mayor figura mundial de la F1. Para responder a esa pregunta, primero habrá que examinar los orígenes del chico llamado a ser un ídolo para toda una generación, capaz de resucitar a una Fórmula 1 en decadencia y, al mismo tiempo, preparado para ser proclamado su nuevo rey.

# CAPÍTULO 2

## ORÍGENES, «ROCK» Y «REGGAE»

En la bonita isla caribeña de Granada hay más especias por kilómetro cuadrado que en ninguna otra de la región, lo que explica que se la conozca como la Isla de las Especias. La exportación de canela, clavo, macis y, sobre todo, nuez moscada (aquí se concentra el 20 por ciento de la producción mundial de dicha especia) constituye, junto con el turismo, uno de los pilares de la economía nacional.

Hoy, la isla se está dando a conocer también por su relación con Lewis Hamilton y su mítico abuelo, Davidson Hamilton. Para verle, basta con hacer el circuito en autobús a Grand Roy, programándolo correctamente, ya sea antes de que empiecen las clases de secundaria o justo después: es el conductor del flamante minibús escolar, el tipo que automáticamente saluda y sonríe radiante a todo aquel que capta su atención. Si no fuera posible, solo hay que preguntar dónde vive el abuelo de Lewis Hamilton y enseguida le indicarán a uno cómo llegar. La repentina fama de su nieto ha hecho de Davidson Augustin Hamilton toda una celebridad, y lo cierto es que le encanta.

Es un hombre decidido, de setenta y siete años, al que le gusta mantenerse activo. «Para vivir más, hay que ejercitar el cuerpo y la mente —acostumbra a decir—. Me gusta hacer cosas y no quedarme quieto viendo cómo envejezco.» Entrañable y popular, Davidson es una persona de confianza en la comunidad local, lo que explica que, pese a su avanzada edad, le dejen llevar y traer a los chicos del colegio en su queridísimo minibús. En la ventana trasera del mismo luce un cartel que reza la máxima que ha

dictado su vida: «A Dios sea la gloria». Es también el lema que rige la vida de su nieto, pues Lewis es el primero en creer que el Señor está detrás de sus proezas.

Dicho cartel también sirve de vínculo con su hijo Anthony, padre de Lewis, quien insistió en reemplazar el destartalado Mitsubishi con el que su padre recorría la isla por un reluciente minibús que adquirió por 20 000 libras. El cambio también proporcionó una pequeña fuente de ingresos a Davidson, quien hasta la fecha se había negado a recibir regalos sin más. Cuando Anthony le explicó a su padre el motivo —que le permitiría complementar su pensión y que sería un medio de transporte más seguro para los niños—, Davidson terminó por aceptar su amable oferta.

Eso, por supuesto, fue después de hablarlo con su esposa, Uelisia. Le explicó lo que Anthony le había dicho y lo bien que les vendría el dinero, por poco que fuera (cobrando solo 20 peniques por viaje, difícilmente se harían ricos), y esta dio su beneplácito. Uelisia, enfermera en un asilo cercano, es una persona con fuertes valores y una profunda convicción en vivir según los principios de su religión. No solo es miembro de la Iglesia Adventista del Séptimo Día de Granada, sino que forma parte del comité ejecutivo de la Conferencia Granadina, la entidad organizadora fundada en 1983 por los adventistas de la isla. Su papel en ella quizá sirva para explicar la ética de trabajo de toda la familia. Los adventistas del Séptimo Día son un movimiento evangélico proselitista, de ahí su vocación misional, que considera que el día sagrado es el sábado, en lugar del domingo.

Un portavoz del movimiento manifestó lo siguiente: «Nuestra Iglesia pone énfasis en aprovechar al máximo los regalos que recibimos de Dios. Creemos en un estilo de vida sano y saludable, en la importancia de la familia, en el esfuerzo y en cultivar las habilidades que nos ha dado Dios en pos de nuestras familias y de la comunidad en general. Para nosotros, el sábado es un momento de reunión familiar en el que la comunidad debe rezar y comer junta. Pero también creemos que cada día debemos procurar estar a la altura de nuestros ideales, no solo ese».

Los abuelos de Lewis disfrutan de una vida apacible, y Davidson reconoce estar «muy contento y satisfecho» de poder devolver algo a la comunidad en la que viven, al llevar a los chicos al colegio en su trayecto diario de quince minutos de Grand Roy a la cercana St John's Christian Secondary School.

Esto dista mucho del mundo hedonista de la F1, pero Davidson afirma estar muy orgulloso de su nieto y de la repercusión que ha tenido en el mundo del motor. Reconoce que no le habría importado ser piloto de carreras, y deja caer que lo de ir a toda velocidad por ahí no empezó con Lewis, sino que ha estado presente en la familia durante generaciones. «Cuando era joven, ¡fui una especie de rey de la velocidad! A los dieciocho años, me saqué el carnet de conducir y me compré una motocicleta. Aunque iba a toda pastilla, nunca tuve un accidente», asegura. La gente decía: «Cuidado, que viene Davidson». Después se hizo con un Austin A40 y, en una ocasión, la policía le paró por ir a 65 km/h cuando el límite era de 50. «Ahí aprendí la lección y decidí no correr tanto. Ahora solo conduzco el autobús, ¡y no paso de 25 km/h!», bromea.

Para los lugareños siempre será el «tío Dave», en reverencia a su amabilidad y calidez. Me cuentan que es conocido por tener siempre tiempo para la gente y, si no puede, invariablemente hace un hueco más tarde. Elvis Glean, agente judicial y amigo, declaró al *Daily Telegraph* que «la pasión por la velocidad del tío Dave cuando era joven era de sobra conocida por los 600 vecinos de Grand Roy. Una vez fue de Grand Roy a la comisaría de Gouyave —la siguiente población costera, a unos 5 km— en apenas cinco minutos. Recuerdo que tenía una de esas enormes motos BSA. Iba como un rayo y a veces nos preocupaba que terminara matándose. Pero creo que nunca tuvo un accidente: es un auténtico superviviente».

Davidson se desplazó a Silverstone en julio del 2007 para ver correr por primera vez a su célebre nieto en un gran premio. Habían pasado muchos años desde la última vez que asistió a una carrera. Lewis estaba muy contento de que hubiera podido viajar para verlo en «una de las grandes»: «Mi abuelo vino hace

muchísimos años a una carrera de *karting,* pero nunca había estado en un gran premio. Viene a ver a la familia y es genial que coincida con una carrera —declaró—. Tengo una familia enorme, y muchos de mis parientes aún no han podido ver una carrera. No siempre se consiguen pases, por lo que estoy seguro de que pasarán unos cuantos años hasta que todos puedan venir a verme. Me alegra mucho que mi abuelo por fin pueda hacerlo».

Davidson siguió la carrera desde el *paddock* con una sonrisa de oreja a oreja. Su nieto acabó tercero, y a la semana siguiente volvió a su rutina en Granada rebosante de alegría. Por supuesto, se emocionó ante la ocasión. «Es un joven admirable y un piloto de primera —dijo—. Rezo por que la buena suerte lo siga acompañando y termine ganando el Mundial. Puede que Lewis viva aquí, en Inglaterra, lejos de nosotros, pero somos una familia muy unida. Además de ser un competidor nato, es una persona maravillosa, respetuosa y atenta cuando se trata de mirar por los demás.»

En una entrevista en el *Sunday Mirror,* Davidson aparecía como un abuelo orgulloso: «Lewis es un chico sencillo al que le gusta bromear, escuchar *reggae* e ir a la playa cuando viene de vacaciones a Granada; a veces, incluso, nos acompaña a misa. Su padre se ha esforzado tanto en su crianza que es impensable que el dinero lo cambie. Seguirá siendo una persona bondadosa y con los pies en la tierra, porque así somos en esta familia».

Cuando Davidson tenía veinticinco años, la gente estaba más interesada en irse de la isla (el segundo país independiente más pequeño del hemisferio occidental después de San Cristóbal y Nieves) que en visitarla. Él formó parte del éxodo a Gran Bretaña en 1955, uno de tantos que ansiaban una vida nueva y mejor que la que tenían en casa, donde la pobreza y las catástrofes naturales estaban a la orden del día. Tuvieron que pasar casi veinticinco años antes de que pudiera regresar a su tierra natal y a sus raíces.

Decidió dar el paso tras luchar para ganarse la vida en Granada. En 1955, el Departamento Británico de Transporte alentaba con vehemencia a inmigrar. Los funcionarios de la metrópoli incluso visitaron varias islas caribeñas para tratar con los

lugareños interesados e informarles acerca de la oferta de empleo en el Reino Unido. Davidson estaba dispuesto a probar fortuna. Para él, la gota que colmó el vaso había sido la devastación provocada por el huracán Janet el mismo año que emigró. Al estar situada en el borde meridional del cinturón de huracanes del Caribe, Granada solo ha sufrido tres huracanes en los últimos sesenta años. Pero, en septiembre de 1955, el Janet arrasó la isla con vientos de 185 km/h.

Mientras que para Davidson marcó un punto final, su hermano Fleet optó por quedarse en Granada, y cosechó gran éxito. Nigel Forrester, profesor local y primo segundo de Lewis, comentó que el hermano de Davidson vio una oportunidad para prosperar después de que el huracán destrozara la mayoría de los árboles de nuez moscada de Granada: «Mi abuelo —el hermano de Davidson— se dedicó a replantar y aprovechó la oportunidad para comprar las tierras de quienes querían venderlas para marcharse. Le fue muy bien con eso. Los Hamilton son una familia voluntariosa y perseverante que siempre quiere crecer».

Pero Davidson estaba convencido de que «el crecimiento» no pasaba por Granada, donde la tasa de desempleo —del 15 por ciento, una de las más altas del Caribe— se ensañaba especialmente con los jóvenes, lo que le llevó a subirse a un barco con rumbo a Inglaterra y, así, poner en marcha una larga sucesión de acontecimientos.

Aquellas personas protagonizaron la segunda ola migratoria del Caribe anglófono hacia Gran Bretaña en el siglo XX. La primera tuvo lugar a comienzos de la Primera Guerra Mundial, ante la necesidad de mano de obra de las industrias bélicas y la marina mercante. Se asentaron en los puertos y en las grandes urbes y, en un principio, fueron bien acogidos por su aportación al esfuerzo bélico. No obstante, a medida que los hombres fueron regresando del frente y el país se sumió en la depresión, los problemas aparecieron: mucha gente entendía que los inmigrantes ocupaban los empleos de los autóctonos. Esto, en última instancia, desató revueltas raciales en los años de posguerra. Pero, pese al ambiente hostil, muchos inmigrantes se consideraban británicos y se negaron

a volver a casa. Ellos conformaron el núcleo de las comunidades caribeñas de ciudades como Cardiff, Liverpool o Londres.

La última etapa de asentamiento, con Davidson Hamilton incluido, se produjo tras la Segunda Guerra Mundial. Por entonces, el mercado laboral británico estaba mermado y, entre 1955 y 1962, unos 250 000 caribeños establecieron su residencia de forma permanente en el país. Tras llegar a Londres en trenes procedentes de las ciudades portuarias, muchos se dispersaban hacia centros industriales como Liverpool, Mánchester o Birmingham. La mayoría, sin embargo, se quedó en Londres, como fue el caso de Davidson, quien se mudó al oeste de la ciudad y encontró trabajo tendiendo las vías del metro de la capital.

Pero muchos británicos fueron reacios a recibir a los nuevos inmigrantes con los brazos abiertos. En lugar de ser vistos como trabajadores esenciales —como había sido el caso al inicio de las hostilidades de la Gran Guerra, en 1914—, se miró a los recién llegados con recelo y se sugirió que supondrían un problema social. Se temía que desempeñaran los trabajos de los lugareños y que ejercieran presión sobre el sector de la vivienda, lo que generó resquemores en las comunidades locales que, a la postre, alimentarían agitadores de extrema derecha como Oswald Mosley. «Fueron tiempos difíciles —aseguró Davidson a un amigo de la familia—. Estábamos recién llegados a un país nuevo y había quienes nos señalaban por la calle agresivamente y nos insultaban. Claro que también había gente buena con nosotros, pero no era fácil sentirse cómodo.»

Al año de su llegada, el tenso clima social llevó al Servicio Social de Británicos del Caribe (BCWS, en sus siglas en inglés) a establecer programas de integración social. La vivienda escaseaba como consecuencia de los bombardeos, y tanto Davidson como muchos otros fueron recibidos con pancartas que rezaban «Negros fuera» o «Mulatos fuera». Muchos migrantes terminaron en zonas donde otros compatriotas y amigos ya estaban instalados y resultaba más fácil encontrar vivienda. Los trinitenses tendían a ir a Notting Hill y Davidson, que había trabado amistad con varios de ellos en el barco, también terminó en el oeste de Londres. Granada

y Trinidad son dos países que comparten afinidad cultural y proximidad geográfica, y quizá por eso era inevitable que siguiera el camino ya trazado en Londres.

El oeste de la capital no era lo que se dice un paraíso: había caseros que se aprovechaban de la escasez de viviendas para echar a inquilinos permanentes y llenar sus propiedades de inmigrantes a los que cobraban precios desorbitados. Pese a todo, Davidson logró instalarse con su novia, Agnes Mitchell, en un pisito en el 12A de Broughton Road, en Fulham. La pareja contrajo matrimonio el 26 de mayo de 1956 en la cercana iglesia de Nuestra Señora, en Stephendale Road. Davidson, que contaba veinticinco años por entonces, trabajaba de guarda ferroviario; su esposa, de veintitrés, estaba desempleada. Pasados dos años, se mudaron más al oeste, al 82 de Avenue Road, en Acton. El 31 de mayo de 1960 nació su hijo, Anthony Carl Arthur, en el Hospital de Hammersmith.

Anthony tuvo una dura infancia en el oeste de Londres. Su padre siempre estaba preocupado por que sus amigos fueran una mala influencia. A finales de los setenta, cuando Davidson decidió regresar a Granada, Anthony se había mudado a Stevenage, 50 km al norte de la capital, con una población entonces de unos 40 000 habitantes. En el 2007, Lewis comentó que su padre «lo había pasado muy mal de joven» tras la muerte de su madre (Agnes), un tema del que la familia prefiere abstenerse de hablar.

Stevenage parecía una elección atípica como lugar para vivir de una joven familia negra: era una población predominantemente blanca, que apenas atraía a las minorías étnicas. Fue, además, la primera localidad de posguerra concebida específicamente para albergar a la población excedente de Londres. En 1961, el censo oficial reflejaba que 172 877 caribeños habían emigrado a Gran Bretaña en la década anterior. La hostilidad y el racismo hacia los migrantes fueron moneda corriente durante dos décadas más, hasta mediados de los años ochenta.

Si bien las aguas se habían apaciguado ligeramente cuando Anthony Hamilton se estableció en Stevenage, seguía siendo una época difícil para este hombre de raíces granadinas, sobre todo tras casarse en segundas nupcias, a principios de los ochenta, con

Carmen Larbalestier, una mujer blanca cinco años mayor que él.

Un par de excelentes artículos periodísticos subrayaron la «soledad» y el «resentimiento» al que se enfrentaban hombres de raza negra como Anthony Hamilton al mudarse a ciudades dormitorio como Stevenage. El influyente periodista estadounidense Leonard Downie Junior, del *Washington Post,* viajó a Gran Bretaña para escribir sobre las nuevas poblaciones que afloraban en el país y cómo eran en comparación con sus equivalentes de Estados Unidos. Quería saber si los problemas urbanos existentes en su país se manifestaban también en Gran Bretaña. Pese a admitir que las nuevas urbes habían servido para aliviar la presión sobre la vivienda, sus conclusiones ofrecían por momentos una lectura deprimente, al explicar las dificultades de los inmigrantes para conseguir trabajos dignos y cómo soportaban condiciones «propias de un gueto».

«Los británicos han utilizado las ciudades dormitorio para reducir el hacinamiento en los barrios obreros de las grandes ciudades y dotar de mejores viviendas a muchos de sus vecinos. Los urbanistas organizan el traslado conjunto de las empresas y sus empleados de Londres a localidades como Harlow o Stevenage. A veces, el traslado a las ciudades satélite estaba tan bien coordinado que hasta el 85 por ciento de los residentes —como era el caso de Harlow— trabajaba en la nueva ciudad y seguía disfrutando de algunos de sus intereses compartidos y frecuentando sus antiguas amistades en los anteriores barrios de la gran ciudad de donde venían. No obstante, ese mismo acierto es el causante de que muchas nuevas localidades británicas alberguen comunidades de una sola clase. Para poder mudarse a alguna de ellas, el residente potencial deberá ser contratado por alguna empresa local, en su mayoría de corte tecnológico o administrativo, de ahí que la población de estos proyectos urbanísticos esté desproporcionadamente dominada por trabajadores cualificados. En ellas viven contados obreros, personas no caucásicas o inmigrantes de cualquier tipo, familias de renta baja o, en el extremo opuesto, personas de ingresos altos. Aunque esto no es algo que alarme particularmente a los británicos, ya de por sí

segregados en función de su clase socioeconómica, la uniformidad de todos y de todo en las ciudades satélite aburre y desconcierta al visitante, recordándole inexorablemente a la estratificación económica —y a la esterilidad que de ella se deriva— de tantos y tantos barrios periféricos estadounidenses», apuntaba Downie en su reportaje.

«La falta de oportunidades para trabajadores no cualificados y de bajos ingresos plantea verdaderos problemas para las grandes urbes. En Londres, por ejemplo, de donde salieron muchos profesionales blancos de clase media con destino a poblaciones de nuevo cuño como Harlow y Stevenage, sigue viviendo la mayoría de los inmigrantes pakistaníes, indios y negros, desempleados o con escasos ingresos, muchos de ellos atrapados en condiciones que empeoran cada día. En este sentido, al igual que en las zonas periféricas y en las nuevas poblaciones de Estados Unidos, esta nueva clase de ciudades británicas ha exacerbado en vez de paliar un problema urbano fundamental», concluía Downie.

Anthony Davidson era uno de esos trabajadores de ingresos bajos que sobrevivía con el sueldo de miseria que ganaba en los Ferrocarriles Británicos. El panorama era desolador, pero tiró de coraje y tesón para salir adelante. Del mismo modo que su padre había asumido un riesgo enorme al marcharse de Granada al Reino Unido, él también estaba convencido de que su destino estaba en otro lugar. Eso sí, poco sabía entonces que eso implicaría criar y apoyar a un hijo especial con un talento único.

Anthony les contó a varios amigos que no había sido fácil. «Al principio —aseguraba—, parecía como si viviera una pesadilla tras otra, aunque no tenía intención de huir. Estaba harto y quería tener estabilidad.» Eso, finalmente, ocurrió al nacer Lewis en 1985.

En 1999, Gary Younge, otro periodista fantástico, natural de Stevenage y colaborador del *Guardian,* publicó un libro formidable sobre sus viajes por el sur de Estados Unidos que, sin duda, da una idea de los escollos que, primero, Anthony y, luego, Lewis tuvieron que superar.

Según Younge, «había tres tipos de reacciones que una familia negra podía esperar en un lugar como Stevenage: estarían quienes

nos acogerían, quienes nos tolerarían y quienes nos despreciarían abiertamente. En esta última clase encajaban, por ejemplo, los Norris, una familia blanca y escuálida que acostumbraba a esperarnos al final de la calle para lanzarnos insultos racistas. En una ocasión, se pasaron de la raya y mi madre llamó a la policía. El agente le dijo que no podía pedirles que pararan: "Me temo que en esta zona son una minoría étnica y de vez en cuando les va a tocar tragar con eso", dijo».

Era una situación intolerable. El propio Anthony se negó a que lo intimidaran y se mantuvo firme, como haría Lewis años más tarde. Ambos dejaron bien claro a cualquiera que tratara de acosarlos o provocarlos que no iban a marcharse de allí. Lewis incluso se apuntó a kárate para protegerse mejor. Primero Davidson y, luego, su hijo Anthony mostraron un empeño y una firme convicción en que nadie iba a impedirles ni vivir ni formar una familia en Inglaterra: otro ejemplo del feroz orgullo de los Hamilton llevado a la práctica. Arraigados en una sólida fe católica, los Hamilton siempre mantuvieron su posición e hicieron valer sus derechos. La suerte estaba echada. Incluso en la actualidad, Stevenage («algo anodina y desangelada», en palabras de un lugareño) solo cuenta con un 1 por ciento de población negra de un total de 80 000 habitantes. Pero, como Gary Younge escribió en el *Guardian* en junio del 2007, «hoy por hoy, la Stevenage negra representa al cien por cien de sus vecinos más ilustres». Esos son Lewis Hamilton y Ashley Young, el futbolista internacional inglés que destacara en el Manchester United y en el Inter de Milán, compañero de colegio, por cierto, del futuro rey del asfalto. Luego estaba, también, Albert Campbell, quien en 1987 se convirtió en el primer alcalde negro de la localidad.

Las adversidades a las que se enfrentó su abuelo al llegar a Inglaterra en una época de gran intolerancia racial marcaron la personalidad de Lewis Hamilton: sabe que le debe mucho al valor de su abuelo, quien, junto con su padre, constituye la piedra angular de su éxito.

Hoy, cada vez que Lewis visita a sus parientes en Grand Roy, disfruta de la alegría y la rica cocina local que prepara Uelisia, y se

relaja tomando algo fresco, a ser posible en la playa, mientras escucha canciones de Bob Marley. Pero nunca olvidará lo que tuvo que pasar su familia para que él pudiera tener un buen comienzo en la vida. Una vida de la que jamás habría disfrutado de no haber decidido Davidson emigrar a Inglaterra y empezar de cero.

El éxito y la fama sirven de consuelo. Además, por si fuera poco, el Gobierno de Granada ha manifestado su orgullo hacia su hijo más ilustre: tras el fabuloso debut con victoria de Lewis en el GP de Montreal el 19 de junio del 2007, Edwin Frank, del Ministerio de Turismo de Granada, declaró: «El Ministerio desea felicitar al señor Lewis Hamilton por el éxito que está cosechando en su primera temporada en la F1. Es encomiable que este joven piloto británico de raíces granadinas (su abuelo nació en Concord, en St John) haya logrado terminar entre los tres primeros en las seis carreras en las que ha participado en lo que va de temporada. Como miembro del equipo McLaren Mercedes ha demostrado al mundo del automovilismo que bien podría ser la próxima gran sensación de este deporte. Su reciente victoria en su primer GP en Montreal, el domingo 10 de junio del 2007, ha hecho sentirse muy orgullosos a los granadinos. Su hazaña, además, ha servido de inspiración para los más jóvenes, quienes le ven como un verdadero ejemplo de lo que cualquier persona puede conseguir con determinación y sacrificio. El Gobierno y el pueblo de Granada se unen en este homenaje y celebran que, gracias a su magnífica actuación, en todo el mundo se sepa de sus orígenes granadinos. Lewis Hamilton es una muestra de nuestro espíritu».

Y sin duda que lo es... Veamos ahora cómo comenzó todo.

# CAPÍTULO 3

## PILOTO DESDE NIÑO

Incluso en los ochenta, había barrios en los que ver a un hombre negro con una mujer blanca seguía suscitando sorpresa. La sociedad estaba llena de prejuicios, y eso en nada ayudó a la pareja formada por Anthony Hamilton y Carmen Larbalestier. Con todo, para ser justos, Londres era más liberal y estaba mucho más adelantado que el resto del país, seguramente fruto de la gran comunidad negra de barrios como Brixton y Notting Hill.

Por eso resulta más difícil de entender que Anthony y Carmen decidieran mudarse a Stevenage, una localidad que, como se vio, incluso en la actualidad cuenta con una reducida población negra. La pareja se instaló en una casa adosada en el n.º 57 de Peartree Way, en el barrio de Shephall. Se habían casado el 5 de mayo de 1979 en la iglesia católica local, St Hilda. Por entonces, Anthony tenía dieciocho años y Carmen, veintitrés. Anthony aún trabajaba en el ferrocarril y no les sobraba precisamente el dinero. Carmen, nacida a más de 100 km de allí, en Birmingham, y cuyo padre, Maurice, era delineante, había trabajado en la cadena de montaje de una fábrica. En este humilde hogar creció Lewis Carl Davidson Hamilton, quien vino al mundo el 7 de enero de 1985 en el Lister Hospital de Stevenage. La Navidad previa a su nacimiento había estado marcada por los aprietos económicos. Pero aquel día de invierno la pareja dejó de lado sus problemas para contemplar a su precioso hijo. Habían ansiado su llegada, preguntándose en ocasiones si acaso la vida les iba a negar ese don tan deseado. «Lewis es muy especial para mí —asegura Carmen— pues durante mucho tiempo intentamos concebirlo. Ya había perdido toda

esperanza.» Era su tercer hijo. Lewis tiene dos medio hermanas mayores que él: Nicola y Samantha.

A Anthony se le ocurrió llamarle Carl Lewis, como el famoso atleta estadounidense, quien en cierto modo se había convertido en un héroe para él tras su memorable actuación el verano anterior en los Juegos Olímpicos de Los Ángeles. Carl Lewis había ganado ni más ni menos que cuatro medallas de oro: en 100 y 200 metros, salto de longitud y 4 × 100 metros relevos. Anthony también añadió a última hora el nombre de Davidson, en honor de su padre. Carmen también tenía algo que decir al respecto, e insistió en que los nombres de pila se invirtieran.

Carmen recordó en el *Daily Express* la temprana pasión de su hijo por el automovilismo: «A Lewis le encantaba la velocidad desde muy pequeño. Por su primer cumpleaños le regalaron un volante de juguete para su cochecito: muy grande, de plástico. Desde ese día jamás ha soltado las manos de un volante».

Sin embargo, la alegría de la pareja no duraría mucho: pasados unos meses era un hecho que su matrimonio no funcionaba y, cuando Lewis tenía dos años, Anthony y Carmen se separaron. Anthony se marchó de la casa de Peartree Way y, posteriormente, en ella se instaló el nuevo novio de Carmen, Raymond Lockhart, con quien después se casó y sigue siendo su esposo hasta la fecha. Por entonces, Lewis estaba contento de poder vivir con su madre y el hombre que se había convertido en su padrastro. Era un buen chico que pasaba buena parte del tiempo leyendo y jugando al fútbol en la calle con sus amigos. De buen carácter y siempre risueño, era muy querido en Shephall.

Su primer colegio, el Peartree Infants School, quedaba a menos de 200 metros de casa. Lewis encajó a la perfección pese a ser el único niño negro de la clase. La subdirectora del centro, Carol Hopkins, confirmó que era un niño popular, aunque por entonces todavía no había dado signos del espíritu competitivo que a la postre le distinguiría como piloto: «Le recuerdo por su rostro alegre y sonriente y sus buenos modales. Le encantaba el colegio, pero no podía decirse que fuera un niño competitivo. Ante todo, era muy feliz y normal, muy normal».

Hoy, como es natural, es un héroe en esa escuela. Los alumnos crearon en la temporada 2007 un espacio dedicado al piloto, en el que colocaban recortes de prensa y contabilizaban sus victorias. «Es una fuente de inspiración para los chicos —comentaba Carol Hopkins—, un verdadero ídolo.»

A los cinco años, Lewis ya había mostrado interés por los coches. Según Carmen, pasaba horas jugando con los coches de juguete que cubrían el suelo de su habitación y, por supuesto, hacía carreras que terminaban con ceremonias triunfales para los ganadores. También empezó a montar en los coches de choque de las salas de juegos, y fue ahí donde su padre, Anthony —hoy, su representante— se percató de la extraordinaria coordinación óculo-manual que su hijo poseía.

Con seis años, no solo su madre había percibido su afición por los coches: amigos y vecinos sacudían la cabeza y sonreían al verlo jugar entusiasmado con el coche teledirigido que le regalaron por Navidad, mientras otros niños pateaban sus balones de fútbol. Su primera victoria al volante, también con seis años, se produjo tras vencer a otros chicos en una competición de automodelismo organizada por el programa infantil de televisión *Blue Peter*.

Anthony, ya entonces un fanático del automovilismo, visitaba a su hijo con regularidad y también había notado su fascinación por todo lo relacionado con la automoción. Una vez Lewis pasó a secundaria, Anthony decidió ir un poco más allá en su creciente afición y empezaron a ir juntos a montar en kart.

La primera vez que Lewis pilotó un kart fue durante unas vacaciones en España. Poco después, Anthony consiguió reunir 1000 libras para comprarle uno. «Cuando su padre le regaló un kart por Navidad, justo antes de cumplir ocho años, pensé "¡qué locura!" —rememoraba Carmen—. Le compró el equipo completo: el traje, el casco... e hizo que se subiera y fuera calle abajo. Pasó de los coches en miniatura a los karts y la Fórmula 1.»

A los ocho años empezó a interesarse por la F1. Su ídolo era Ayrton Senna, fallecido trágicamente en 1994, cuando Lewis solo tenía nueve años. «Corría en una competición de *karting* el fin de semana que murió Senna —apunta Carmen—. Se entristeció

mucho al enterarse de la noticia, pero la muerte de Senna no lo influyó. Supe desde el principio que con una pasión como la suya nada podía detenerlo.»

Lewis recuerda aquel fin de semana y reconoce que la muerte de su ídolo le afectó bastante: «Sí, tenía nueve años cuando murió Senna, mi ídolo. Aquel fin de semana tenía una carrera en Hoddesdon. Por entonces, mi padre tenía un pequeño Vauxhall Cavalier al que enganchábamos un remolque. Nos sentábamos en el coche y esperábamos mi turno. Recuerdo cuando me dijeron que Senna acababa de morir. Aunque me entristeció mucho, nunca me ha gustado mostrar mis emociones delante de mi padre. Así que me fui detrás del remolque y rompí a llorar. Eso supuso un punto de inflexión para mí, porque cuando eres pequeño crees que las personas como Senna son invencibles. Y, de pronto, caes en la cuenta de que también son mortales. Aquello me hizo entender que debía exprimir al máximo mi talento».

A los diez años, las vidas de Lewis y su padre cambiaron para siempre después de que Anthony lo llevara al circuito de *karting* de Rye House, unos kilómetros al sur de Stevenage. Lewis ya había logrado doblar a su padre en otros circuitos, pero en esa ocasión le confió que quería ser piloto profesional. Ese mismo día estaban allí Tony Delahunty y su hijo, Andrew, que era un par de años mayor que Lewis. Delahunty, comentador de *karting* para Eurosport Reino Unido, aseguró que Anthony le había dicho que, antes de eso, «Lewis había destacado en el automodelismo. Pero lo más llamativo no era que lo hubiese ganado todo, sino que la mayoría de sus rivales eran adultos. Lo que los llevó a buscar algo más apropiado para un chaval». Delahunty quedó francamente impresionado, hasta el punto de que, pasado un año, se vio redactando comunicados de prensa para el joven Lewis.

Anthony era también consciente de que su hijo era un filón. Él, sin ir más lejos, era un hombre fuerte y tenaz, que había salido adelante desde su separación de Carmen hacía ocho años: estudió informática y consiguió trabajo como director de sistemas. Pese a ello, en aquel momento, había decidido apostarlo todo por el futuro de su hijo. Dejó su empleo fijo para dedicar más tiempo a

Lewis a medida que progresaba, y se dedicó a hacer trabajos esporádicos para llegar a fin de mes. «Dudo que llegara a endeudarse —apuntaba Lewis—, pero sí compaginaba varios trabajos. Aunque tenía un empleo principal, recuerdo que tuvo que poner letreros de "Se vende" para una inmobiliaria; le pagaban 15 libras el letrero.»

Sin duda, toda una demostración de fe y compromiso. Anthony Hamilton estaba hecho de tal pasta que la empresa de informática que creó mientras se volcaba en su hijo también fue un éxito, hasta el punto de contar con una veintena de empleados en el 2007. Ahora bien, este hombre de sesenta y cinco años en la actualidad nunca ha dejado de decir que su prioridad es su hijo, a quien hoy representa. En aquella época también se ocupaba de llevar a Lewis a competiciones por todo el país y al extranjero.

Anthony explicó una vez que había llegado a un acuerdo con Lewis: solo seguiría a su lado si continuaba esforzándose por sacar buenas notas en los estudios al tiempo que se dedicaba a correr. «También, desde el principio, quise asegurarme de que Lewis se cuidara y no se descarriara por salir demasiado de juerga: la típicas tentaciones que se le presentan a todos los chavales. La sinceridad y la confianza fueron clave en nuestra relación a medida que Lewis avanzaba en su carrera —afirma Anthony—. Diría que siempre hemos tratado de inculcar buenos valores a Lewis, haciéndole ver que ser sincero suele tener consecuencias positivas, tanto si hablamos del *karting* como de sus estudios. Le dije que, si no estaba convencido, no debía dar el paso. Pero, al mismo tiempo, confiaba en que, si seguía mis consejos y me escuchaba, en unos años todo saldría como esperaba. Podría decirse que era tentador amenazarle con prohibirle correr si sacaba malas notas, pero lo cierto es que Lewis era demasiado bueno como para castigarlo así.»

La decisión de impulsar a Lewis también implicó un cambio en el modo de vida. Tras ocho años viviendo con su madre, el chico, por entonces de diez años, se mudó con Anthony, su madrastra, Linda, y su hermanastro, Nicolas. Carmen y su padrastro, Raymond, también dieron un giro a sus vidas: anunciaron que iban a casarse para, luego, instalarse en Londres.

Lógicamente, Carmen estaba triste porque en adelante estaría lejos del hijo que tanto había deseado. Pero aun así pensaba que era lo mejor, habida cuenta de que Anthony haría cuanto estuviera en su mano por asegurarse de que Lewis llegara a lo más alto. Mirando atrás, a su separación de Anthony, Carmen aseveró que «aquello no le causó dolor a Lewis. Seguramente le hizo más bien que si hubiéramos seguido juntos en un matrimonio infeliz. Tony quería progresar y así ha sido. Yo quería llevar una vida tranquila y eso interpuso una barrera entre nosotros. No me veía inmersa en ese ajetreado y frenético estilo de vida. Pero aquello no impidió que él se asegurara de que Lewis conseguía lo que quería».

Y, en referencia al momento en que Lewis se marchó de su lado con diez años, también dedicó, con su sinceridad y orgullo habituales, no pocos cumplidos a su exmarido: «Me rompió el corazón, pero tenía que dejarle irse a vivir con su padre para que fuera una estrella. Su padre se ha esforzado mucho para ahorrar y financiar la carrera de Lewis. Sin el sacrificio continuo de su padre, habría tenido que abandonar, ya que es un deporte muy caro. Cuesta una fortuna y hay muchos chicos con padres millonarios que no entienden que Lewis gane y sus hijos, no. La clave no es el dinero, sino el talento».

Se rumorea que a Carmen no le ha disgustado que la prensa la retrate como alguien a quien Lewis dejó atrás. De hecho, ha desmentido públicamente las insinuaciones de que siente como si hubiese perdido el tren mientras la fama de su hijo crece inexorablemente. Ahora vive con su marido, Raymond, en una zona obrera de Letchworth Garden City, en Hertfordshire, donde en junio del 2006 compraron una casa adosada por 197 000 libras.

Mientras, Lewis, Anthony, Linda y su hermano Nicolas vivían en una mansión de más de un millón de libras en Tewin Wood, también en Hertfordshire. Lewis también tiene su propio apartamento de lujo cerca de la sede de McLaren, en Woking, Surrey. Una idea de lo exitosa que era la empresa informática de Anthony es el hecho de que en marzo del 2001 desembolsara 630 000 libras por la casa, mucho antes de que Lewis triunfara en la F1.

A principios de la temporada 2007 de F1 se supo que Carmen Lockhart había participado en un concurso televisivo cuyo premio era un viaje a Australia para ver el debut de Lewis en el GP celebrado en Melbourne. Por supuesto, se daba por hecho que ni podía pagarse el viaje, ni su hijo la había invitado, ni tampoco le había ofrecido pagárselo.

Un amigo de la familia trató de explicarme la situación de la siguiente manera: «Cuando Lewis se marchó con diez años a vivir con su padre, Carmen le extrañaba muchísimo, pero sabía que no podía ayudarlo en su carrera como piloto de *karting* del mismo modo que Tony. Ha sido muy difícil, pero ambas partes se han esforzado al máximo para mantener los lazos familiares. Aun así, en ocasiones Carmen se siente excluida y, a mi modo de ver, un poco celosa, algo, por otro lado, normal a la vista de su cercanía con Tony. Es algo natural, y como cualquier otra madre que estuviera en esta situación, recela de la prensa y sus insinuaciones de que no estuvo ahí para él porque vivía con su padre. La verdad es que lo hizo por amor: lo dejó ir para convertirse en el campeón que es. Lo cierto es que fue un verdadero acto de generosidad».

A mi modo de ver, es una interpretación justa y, por lo que me dicen otras personas que conocen a la familia, apunta en la dirección correcta. Tanto Carmen como Anthony estuvieron presentes cuando Lewis firmó su contrato de F1 con McLaren en un club londinense. Y, según avanzaba la temporada 2007, se los veía asistiendo a las carreras juntos, como buenos amigos. Incluso se rumoreaba que iban juntos de vacaciones acompañados de sus nuevas parejas. El propio Lewis reconoció que le encantaba ir a jugar a los bolos con su madre; iban al menos una vez al mes y lo pasaban genial, aunque, por lo general, ¡siempre ganaba ella!

Carmen confirmó que las cosas se habían estabilizado y que disfrutaba de momentos valiosos con Lewis: «Soy su mayor fan y, como no podría ser de otra manera, estoy muy orgullosa de él. Lewis posee un magnetismo muy particular. Tiene una personalidad increíble y consigue que todo el mundo se lleve bien. En el automovilismo nos ven como gente atípica. Se quedan perplejos cuando nos ven llegar al *pit lane*. Lewis tiene una vida

dedicada al motor con su padre y una vida normal cuando viene a mi casa. Se ha ganado a pulso todo cuanto tiene. No nació en una familia pudiente, pero lo tenía todo para ser una estrella, desde la personalidad y el estilo al físico y el carisma. Me gustaría que la gente viera más allá del color de piel. El hecho de que sea el primer piloto negro es la guinda del pastel».

Como cualquier madre, reconoce estar alerta ante la presencia de cualquier mujer que pueda aprovecharse de su hijo. Pensaba que terminaría con su novia del colegio, Jodia Ma, de veintiún años. «Es la clase de chica que le ayudará a tener los pies en el suelo. No aspira a una vida de lujo. Entiendo que prefiere salir con alguien que conoce a rodearse de las muñequitas esas que rondan el mundo de la F1. Nunca sabes sus intenciones. Jenson Button tenía una novia encantadora y rompió con ella. Tal vez ahora lo vea de otra manera.» Lo cierto es que Carmen no acertó: en septiembre del 2007, Lewis y Jodia Ma lo dejaron.

Lewis enseguida se adaptó a su nueva vida con su padre. Anthony y él formaban un buen equipo en el mundo del *karting,* el primer paso en el camino a su ambición común: llegar a la cima de la F1. Lewis causó sensación desde el primer momento. Como cualquier novato, su kart lucía matrículas negras, pero enseguida empezó a competir con los más rápidos. Su indiscutible talento no tardó en llamar la atención. Martin Hines fue uno de los primeros en quedar rendidos. Su fábrica de karts, Zipkart, estaba cerca del circuito de Rye House, y un día se acercó al padre y al hijo para ofrecerles ayuda.

En declaraciones al *Guardian,* Martin recordaba que tenía por costumbre darse una vuelta por el circuito para ver las carreras. «Los novatos —apuntaba— debían llevar una matrícula negra en sus seis primeras pruebas. Por lo general, como no tenían experiencia, quedaban relegados a la última fila de la parrilla. Sin embargo, un día vi a Lewis Hamilton, y ahí estaba él, con su matrícula negra, luchando por las primeras posiciones. Un tipo cualquiera no habría notado la diferencia, pero yo supe desde el principio que tenía un talento especial. Me presenté a Lewis y a su padre, y me ofrecí a suministrarles chasis para su kart. En los

deportes de motor, el dinero suele condicionar la velocidad. Los Hamilton no eran ricos y yo quería ayudarles.»

Ese sería el principio de una asociación de cinco años. Martin está muy contento de haber podido contribuir a la floreciente carrera de Lewis en un momento vital, pero también de tenerles a él y a Anthony como amigos. Lewis, por su parte, nunca ha olvidado la fe depositada en él. Anthony sigue estando muy agradecido: «Tuvimos mucha suerte de conocer en aquel entonces a figuras del *karting* tan amables. Nos ayudaron cuando el dinero escaseaba. Martin Hines lo hizo con los chasis, John Davies y John Button [padre de Jenson] con el motor, y Martin Howells, un viejo amigo, con los neumáticos. De no haber sido por gente así, dudo que Lewis se hubiera movido del peldaño más bajo del *karting*».

Bill Sisley, director del circuito de Buckmore Park, cerca de Chatham, en Kent, donde Lewis dominó las carreras desde sus inicios como piloto de *karting* y la que, con el tiempo, definiría como su pista preferida, también vislumbró su capacidad: «Llevo treinta y cinco años descubriendo jóvenes talentos. Como siempre digo, me bastan dos vueltas para saber si un piloto joven tiene lo que tiene que tener, pero esa clase de talento innato como para llegar a la F1 es poco habitual. De hecho, en toda una generación solo salen uno o dos tan buenos. Lewis era desde luego uno de ellos, y lo demostró rotundamente».

«Lewis lo hacía todo bien —recuerda Sisley—: era rápido, frenaba cuando debía, adelantaba en el momento preciso, se ceñía instintivamente a la línea derecha en las curvas, y, ante todo, no colisionaba. Pese a su juventud, sus ansias de victoria saltaban a la vista. No es el primer piloto con ese talento innato, pero a muchos les falta la agresividad y el hambre de victoria.»

Anthony había llevado a Lewis al circuito consciente de que Bill era un famoso ojeador, y este enseguida quedó asombrado: «Lewis era uno de esos genios que solo se dan una vez en una generación, y contados pilotos, si es que llega a haber alguno, igualarán sus logros. El interés que ha suscitado en tan poco tiempo es increíble. Tenía los tres ingredientes fundamentales para ser un magnífico piloto de carreras: talento innato, el respaldo

financiero de McLaren, y la profesionalidad y voluntad necesarias. Por si fuera poco, contaba con una familia estupenda que lo apoyaba, y cuando añades eso a la mezcla obtienes el joven sumamente agradable y absolutamente centrado que es Lewis Hamilton».

En 1997, Channel 4 envió al comentarista David Jensen a cubrir la carrera de *karting* de Buckmore Park, y este enseguida descubrió su calidad humana: «Aunque solo tuviera once años, era tan interesante y simpático que daba gusto entrevistarlo. Lejos de ser arrogante, Lewis tenía una forma de ser encantadora, y aquel día fue la estrella indiscutible. Desde luego es mérito de su padre».

Jensen sentía gran admiración por la manera en que Lewis y su padre hacían las cosas, todo ello marcado por el tremendo respeto que cada uno mostraba por el otro: «Vi situaciones deplorables. Se había vuelto normal que hombres hechos y derechos vociferaran a chavales de diez años». Anthony era la excepción a esa clase de comportamiento. Según Jensen, «nunca perdió los papeles. Era de los pocos que no vivían sus propias frustraciones o trataban indirectamente de compensar sus fracasos a través de sus hijos. De hecho, padre e hijo formaban un magnífico dúo, lo que era más encomiable si cabe si se tenía en cuenta que los padres de Lewis estaban separados».

Lewis recuerda con afecto aquellos días entregado al *karting*. Reconoce que no se quedó en la cuneta gracias a su entrega en los entrenamientos y las pruebas: «Estoy convencido de que no habría alcanzado este nivel si no hubiera sentido pasión por ello. Hay pilotos que confían exclusivamente en su habilidad para competir, sin esforzarse al máximo. Cuando eres joven no terminas de entender del todo esa filosofía: hay que trabajar duro para obtener resultados. Puede que haya quien piense que ahora puedo permitirme no esforzarme tanto, pero eso solo acarrea complicaciones. Para obtener frutos debes esforzarte. Y si las cosas no salen como esperabas, al menos te queda la tranquilidad del trabajo cumplido y de que la próxima vez podrás mejorar».

John Seal, director de su antiguo colegio, también atribuye a su concentración y empeño como estudiante que hoy sea el

formidable piloto de F1 que es: «Destacaba en el instituto, y no solo porque estuviera ganando todos esos trofeos de *karting*. Era popular, no perdía la compostura cuando hablaba en público y siempre estaba centrado, de forma excepcional para un chico de su edad. Por encima de todo, recuerdo lo mucho que le apoyaba su padre. Eran una familia trabajadora corriente, por eso me alegra tanto que las cosas hayan salido así».

Lewis enseguida se coronó campeón de *karting* de Gran Bretaña en la categoría de cadete. Apenas tenía diez años y, poco después, en Londres, en la ceremonia de entrega de los premios Autosport, se produjo su mítico encuentro con Ron Dennis, jefe de McLaren. Tras pedirle un autógrafo a Ron —y este acceder encantado—, el chaval aprovechó para decirle que quería que le dejara correr en McLaren, a lo que el mandamás de la escudería respondió: «Vuelve a preguntármelo dentro de nueve años». Solo tuvieron que pasar tres para volver a verse. Lewis recuerda con afecto aquel primer encuentro: «Como no podíamos darnos el lujo de comprarme un traje, le pedí prestada una chaqueta satinada verde oscuro al ganador del año anterior, y hasta me dejó unos zapatos. Me acerqué a Ron y le dije que quería ser piloto de McLaren y ganar el Mundial. En mi libro de autógrafos escribió: "Vuelve a preguntármelo dentro de nueve años". Dos o tres años después me llamó».

Lewis estudió secundaria en la Escuela Católica Romana John Henry Newman de Stevenage, donde destacó en otros deportes. Su gusto por el fútbol, deporte que había dejado de lado años antes, absorbido por el automodelismo, surgió de nuevo en compañía de un chico que llegaría a ser convocado por la selección inglesa sub-21. También cayó en la cuenta de que el kárate que había practicado un par de años antes tenía un buen efecto disuasorio ante posibles intimidaciones.

En palabras de un periodista, «empezó a ir a kárate después de llamar la atención del abusón del colegio, y con doce años ya era cinturón negro. Tampoco desentonaba en el equipo de fútbol del John Henry Newman, donde también jugaba Ashley Young, el centrocampista que llegó al Aston Villa procedente del Watford por

9,65 millones de libras, y luego jugó en el Manchester United».

Lewis le contó que «pese a ser más rápido y fuerte que Ashley, él tenía más técnica e imaginación con el balón, lo que le permitía regatear a cualquiera. Siempre jugué de centrocampista. No solo tenía mucho peso en el equipo, sino que era el que más en forma estaba, gracias a las carreras de *karting* y al entrenamiento que hacía. Corría incansablemente y, si me hacían una entrada para quitarme la pelota, luchaba por recuperarla. Jamás me rendía, mientras que muchos compañeros desistían tan pronto como perdían la pelota. Nunca permití que eso sucediera».

Mientras, su carrera en el *karting* pronto depararía más éxitos. En 1996 ganó el Champions of the Future, el Sky TV KartMasters y el Cinco Naciones. Un año más tarde, ya en la categoría Yamaha Júnior, se proclamó campeón del Champions of the Future y del Super One. Otro de sus padrinos fue Tony Purnell, exdirector del equipo Jaguar Racing, quien también estaba convencido de haber visto en él el futuro del automovilismo: «Lewis empezó a dar muestras de su verdadero talento cuando McLaren le cobijó bajo sus alas. Es innegable que, desde los doce años, cuando dejé de patrocinarlo, ha contado con el mejor equipo posible. Y eso ha sido porque ha tenido una de las bazas más importantes, una "figura paterna" de un valor incalculable: Ron Dennis, de McLaren. Ahora bien, una cosa es disponer de las mejores herramientas y otra muy distinta saber utilizarlas. Es importante reparar en que Lewis siempre ha aplastado a sus compañeros de equipo. Analicemos, por ejemplo, a su compañero en la Fórmula A [entonces la categoría más alta del *karting* europeo], un tal Nico Rosberg. En aquella época, vi a Lewis correr un par de veces, y era un genio. Nico, en cambio, bastante normalito. En pocas palabras, Lewis es un *crack* solo comparable a Michael Schumacher».

Llegados a este punto, es el momento de contar los orígenes del hoy célebre casco amarillo de Lewis. Todo se remonta a su época como piloto de karts. Su padre le insistía en que llevara un casco de ese color para diferenciarse del resto y, de paso, poder saber inmediatamente si su hijo estaba involucrado en un accidente.

En 1998, Lewis se incorporó, de la mano de Dennis, al Programa de Jóvenes Pilotos de McLaren y Mercedes-Benz. Aunque solo contaba con trece años y seguía estudiando en el John Henry Newman, se había convertido en el piloto más joven en ser contratado por un equipo de F1. Su padre y Ron Dennis convinieron que, como Lewis pasaba mucho tiempo haciendo pruebas y compitiendo, McLaren debía proporcionarle un profesor particular para complementar su formación. Ambos coincidían en que no debía quedar rezagado en los estudios. Lewis estaba rompiendo todos los registros: en los tres años siguientes continuó su rápido ascenso, dominando todas las categorías en el mundo del *karting*. Ya en la categoría Intercontinental A Júnior, terminó en segunda posición en el McLaren Mercedes Champions of the Future de 1998 y cuarto en el Italian Open. En 1999 se impuso en el Torneo Italiano de la Industria en la categoría Intercontinental, fue subcampeón europeo y se alzó con el Trofeo de Pomposa. También terminó cuarto en el Italian Open Championship, en la categoría Intercontinental Júnior. Con el inicio del nuevo milenio, Lewis se proclamó campeón de Europa tras ganar las cuatro carreras de la Fórmula A, a lo que también habría que sumar el Campeonato del Mundo y el Masters de Bercy. El colofón a otra temporada fabulosa fue ser elegido piloto revelación por el Club Británico de Pilotos de Carreras (BRDC). Habían pasado seis años desde que Anthony y él hicieran aquel pacto para llevarlo a la cúspide del automovilismo. Había tenido altibajos en su vida familiar y había terminado mudándose de casa de su madre a la de su padre. En el camino tuvo que sacrificar muchas cosas que cualquier otro chico da por sentadas en la adolescencia: «En el colegio me preguntaban: "¿Qué haces este fin de semana?" y yo les respondía: "Voy a correr con el kart", a lo que ellos contestaban: "Nos vemos en el circuito entonces", en referencia a la pista del barrio. Yo asentía con la cabeza porque quería mantener un perfil bajo respecto a la dimensión real de mi pasión por el automovilismo. Que nadie supiera lo que estaba logrando en el *karting* me ayudaba a ver el colegio como una vía de escape. En el colegio podía tontear y llevar una vida normal como cualquier otro chico. Pero los fines de

semana me era imposible ir a ninguna de esas fiestas ni a los clubes para menores. Y eso te afecta, porque tus amistades no son tan sólidas. Cada vez que dices: "No puedo ir porque este fin de semana tengo una carrera", tus amigos piensan que les estás dando largas. Me miraban con cara de póker incluso cuando, ya cerca del final, decía en el colegio que me iba a Japón para correr durante una semana. No les sentaba nada bien».

Su paso por la secundaria discurrió sin apenas incidentes; tanto compañeros como profesores le tenían en alta estima. No obstante, vale la pena detenerse en un extraño episodio durante su último año, a los dieciséis, cuando fue expulsado por error al ser confundido después de que otro chico acabara en el hospital tras sufrir una agresión.

Lewis fue uno de los seis adolescentes expulsados en el 2001 a raíz de la paliza propinada en los aseos del instituto a Sebastian Webber, de quince años. Pero cuando Anthony Hamilton protestó contra la acusación a su hijo, Lewis fue exculpado por la autoridad competente y se reincorporó a clase pasados dos meses. La investigación concluyó que había sido identificado de forma errónea y recibió una disculpa del Departamento de Educación. Vincent Hayward, entonces tutor de Lewis, manifestó que «el suceso se produjo durante el almuerzo, cuando varios chicos lo metieron en el baño para darle una tunda».

Michelle Vooght, exalumna, recordaba el incidente: «Habían sido otros chicos, no Lewis. Él era un buen chico que se llevaba bien con todo el mundo. Estaba muy seguro de sí mismo, pero jamás presumía de su talento como piloto. ¡Y eso que lo llevaban a clase en un Mercedes con su nombre escrito en un lateral!». Otro exalumno, Sean Beahan, también lo eximió de culpa: «Aunque muchos alumnos se vieron salpicados por aquel incidente, con el tiempo se supo que ni Lewis ni otros compañeros habían tenido nada que ver».

John Ryan, portavoz del Consejo Regional de Hertfordshire, declaró que «tras una investigación independiente, Lewis había quedado exculpado. Un profesor lo acusó en un principio y aquello dio pie a un lío administrativo que puede resumirse como un error

de identificación».

Quizá de forma inevitable, el mejor amigo de Lewis en la adolescencia fue otro fanático del automovilismo: Nico Rosberg, quien ficharía por Williams en el 2007. «Durante dos temporadas fuimos compañeros de equipo de *karting* en Italia, y competíamos para ver quién de los dos se convertía en el piloto de F1 más joven de la historia. Nico llegó antes porque había pasado por la GP2 mientras que yo estaba en la F3. La GP2 es vital porque los reglajes del coche son similares a los de un monoplaza de F1; de hecho, en algunas pistas alcanzamos la misma velocidad al final de una recta. Es la persona más competitiva que jamás he conocido y, además, muy fuerte. Pero yo gané el Campeonato de Europa y él acabó segundo. Compartíamos habitación de hotel y siempre hablábamos de lo genial que sería enfrentarnos en el Mundial de F1.»

Por entonces, Lewis había ganado todo cuanto se podía ganar en el *karting*. Había sellado un acuerdo con McLaren que le aseguraba una plaza en su prestigioso programa formativo y estaba listo para subir otro peldaño. De los karts a los monoplazas, estaba a las puertas de la siguiente etapa en su afán por dominar el mundo del automovilismo.

# CAPÍTULO 4

## UNA FÓRMULA GANADORA

La siguiente parada en el camino a la cima se produjo en el 2001, cuando Lewis Hamilton finalmente se encontró a los mandos de un monoplaza y, en su temporada de debut, terminó quinto en el Campeonato de Invierno de la Fórmula Renault. Su carrera estaba siendo trazada y organizada por Ron Dennis y McLaren. Lewis tenía entonces dieciséis años y, aunque aún no lo sabía, en seis años daría el salto a la Fórmula 1.

Era a todas luces un alumno dócil. Al final de la siguiente temporada, terminaría tercero en la Temporada Británica de la Fórmula Renault, con tres victorias, tres vueltas rápidas y tres *poles*. También acabó quinto en el Campeonato de la Fórmula Renault EuroCup, firmando una victoria y tres podios, pese a haber competido en solo cuatro de las nueve carreras.

Había terminado su período de aprendizaje en aquella serie y enseguida se hizo notar en el Campeonato Británico de la Fórmula Renault del 2003, con 10 victorias y 11 *pole positions*. Sus 419 puntos contrastaban notablemente frente a los 377 (incluidas solo dos victorias) de su inmediato perseguidor, Alex Lloyd. La victoria había llegado rápidamente (conquistó el título a falta de dos carreras), y esa cómoda ventaja significaba que Lewis podía debutar en la temporada de Fórmula 3 Británica, disputando las dos últimas carreras del campeonato.

John Booth, director de equipo de Manor Motorsport, fue el encargado de guiarlo durante sus años en la Fórmula Renault después de que McLaren considerara que estaba listo para dejar los karts. John ha ayudado a varias jóvenes promesas en su exitoso

equipo, y para él es una satisfacción haber formado parte de la segunda fase de la carrera automovilística de Lewis Hamilton. El chico prodigio competiría para Booth en la Fórmula Renault y, luego, en sus comienzos en la F3. John afirmó al *Guardian* que McLaren les había pedido que probaran a Lewis en su coche de la Fórmula Renault. «Nunca antes había pilotado un monoplaza, ni siquiera un automóvil por carretera, ya que solo tenía dieciséis años, y tras dos vueltas, colisionó.» Aquello no fue ninguna sorpresa, pero lo que realmente impresionó a Booth fue que, una vez repararon el coche, Lewis regresó a la pista e inmediatamente siguió el ritmo. El accidente no le había desconcertado lo más mínimo.

«En el 2001, corrió con nosotros la serie de invierno de la Fórmula Renault, y luego, en los años 2002 y 2003, el Campeonato Británico de principio a fin. Cometió algunos errores, como es de esperar en un chico de diecisiete años.» Lejos de los circuitos, Lewis también estaba rindiendo bien en los estudios, máxime teniendo en cuenta sus otros compromisos. Se había matriculado en el Cambridge College of Arts and Science (que, pese al nombre, está en Stevenage) para preparar el examen de acceso a la universidad después de haber terminado la secundaria en el John Henry Newman. Este centro educativo podía ofrecerle un horario flexible, lo que le permitía compaginar sus estudios con su formación como piloto de F3.

Mientras estudiaba allí, publicaron un boletín informativo que giraba en torno a su alumno estrella: «Lewis vino al CATS por recomendación de un amigo, cuando barajaba opciones que le permitieran compatibilizar los estudios con el automovilismo. A Lewis le sigue costando concentrarse en las clases cuando piensa en la carrera del fin de semana, pero aun así es muy buen estudiante». La circular, del 2002, vaticinaba algo importante: «Actualmente, Lewis compite en el Campeonato Británico de Fórmula Renault. Una vez termine sus estudios, aspira a dedicarse de lleno al automovilismo para tratar de llegar a la Fórmula 1».

Fue en Cambridge donde conoció a su novia, Jodia Ma. Y aunque Lewis es reacio a hablar públicamente sobre su relación, se

sabe que ella, tras terminar sus estudios, vivió un tiempo en Londres antes de regresar a Hong Kong en enero del 2007. Lewis y ella estuvieron juntos durante cinco años. Por su 21.º cumpleaños, este le regaló una pulsera de diamantes valorada en 10 000 libras. Jodia, a diferencia de Lewis, nació en una familia acomodada: sus padres viven en una casa enorme en una urbanización privada en Clearwater Bay, un exclusivo enclave costero hongkonés.

Jodia regresó a Londres desde Hong Kong para pasar con Lewis su 22.º cumpleaños. Por lo que contó a sus amigos, seis meses antes había decidido volverse a casa porque no veía clara su relación: el piloto estaba dedicado plenamente a su carrera y ella tenía dudas sobre lo que les deparaba el futuro. Pero Lewis se negó a darla por perdida. En marzo de ese mismo año se fue a Hong Kong a verla, y desde allí se marcharon de vacaciones a Bali. Después, en julio, Jodia tomó un vuelo a Inglaterra para estar con él, confirmando así que aún seguían juntos pese los 12 000 km que los separaban. «Para mí, Lewis es lo máximo —afirmaba—. Estoy muy orgullosa de él. Además de ser una persona encantadora, sorprendente y con muchísimo talento, es un héroe nacional, y entiendo perfectamente el enorme interés que despierta en la gente.»

Al cabo de unas semanas, viajó a Hungría para ver a Lewis en acción en el GP celebrado en Budapest. Era la primera vez que lo veía correr. Un allegado de la pareja había comentado que se planteaban la posibilidad de que Jodia se trasladara a Londres permanentemente para estar con Lewis y que tal vez podría desarrollar su carrera como organizadora de eventos en el Reino Unido. Sin embargo, sus esperanzas de tener una relación duradera con Lewis se truncaron tras su separación definitiva en el verano del 2007.

En realidad, Jodia había sido su segunda novia. La primera fue Rachel Butterfield, con quien salió un año antes de conocer a Jodia, cuando estaba en secundaria. Rachel, nacida en Biggleswade, Befordshire, con el tiempo vendió al *News of the World* en exclusiva un relato de su vida privada durante el noviazgo.

Mientras compaginaba sus estudios con las carreras, Lewis tuvo varios pequeños empleos. Cuando se mudó a Tewin trabajó de camarero en el *pub* White Horse de Burnham Green antes de ser contratado por una empresa como aparcacoches. Fue en esa época cuando se sacó el carnet de conducir, a la primera y tras solo seis horas de clase. Stephen Sivell, su profesor de autoescuela, reconoció que supo de inmediato que aquel joven de diecisiete años tenía un don especial, aunque en alguna ocasión tuvo que advertirle que no fuera tan deprisa en las curvas o que bajara las revoluciones del motor de su Nissan Micra.

De acuerdo al registro comercial de Stephen, fue Anthony quien le contactó el 10 de abril del 2002 para pedir información sobre clases de conducir para su hijo. El profesor receló en un principio tras observar la singular ropa que Lewis se puso para la primera clase: «Cuando pasé a recogerlo por su casa iba vestido completamente de blanco y llevaba unas gafas de diseño Oakley. Pese a su extravagante estilo, pensé: "Aquí tenemos a un joven piloto en potencia"».

A Stephen también le preocupaban las técnicas que su alumno hubiera podido adquirir en el *karting*. «Tuve que hacerle ver que, aunque condujera como un piloto, eso no era lo que el examinador iba a evaluar. Se desplazaba a la derecha antes de girar a la izquierda, lo cual habría sido válido en un examen avanzado, pero no en el nivel elemental. Además, en las carreteras rurales tomaba las curvas a tal velocidad que me encogía de miedo. Creo que se dio cuenta de que me angustiaba un poco, pero él lo disfrutaba como un chico travieso. Le dije que podía salir de las curvas más rápido que al entrar en ellas, pero que tenía que tomarlas más despacio. Me prestó atención y aprendió rápidamente.»

El viejo Nissan Micra plateado de Stephen nunca se había visto en una situación parecida: «En un momento dado, tuve que decirle que si seguía revolucionando el motor así, ¡terminaría poniéndolo en órbita!». Pero lo cierto, según Stephen, es que «Lewis también era un alumno muy aplicado, y lo captó todo enseguida».

Tras cuatro clases de hora y media, a 18 libras cada una,

impartidas en poco más de una semana, Stephen hizo saber a su joven cliente que estaba preparado para presentarse al examen. Lo pasó con brillantez. «Sé que aprobó a la primera —comentaba Stephen— porque me llamó para decírmelo. Creo que tuvo un par de errores sin importancia, pero salió airoso gracias al formidable dominio que siempre ha demostrado.» El profesor también fue testigo de la alegría de Lewis cuando su padre le regaló su primer coche: un Mini cupé con el techo a cuadros blancos y negros, como la clásica bandera de las competiciones de motor. «Un día, cuando volvíamos a su casa después de una de las últimas clases, nos encontramos con que su padre, Anthony, le había comprado un coche —rememoraba Stephen—. Lewis estaba contentísimo, y creo que se lo merecía.»

Stephen recuerda a Lewis hablando de los insultos racistas y del esnobismo que se había encontrado en el camino a la cima: «Por entonces, había gente que no era precisamente agradable con él, y eso le dolía. Ciertos padres lo daban todo en términos económicos para respaldar a sus hijos, proporcionándoles el mejor equipo disponible. Pero carecían del talento de Lewis, y diría que eso suscitaba celos. Aun así, Lewis era mejor que los demás y, además, seguía ganando. Cada tanto le dedicaban algún insulto racista... Me encantaría volver a verlo para darle un gran abrazo y felicitarlo».

En el 2002, durante su segunda campaña con el equipo Manor Motorsport, con sede en Yorkshire, Lewis consiguió el carnet de conducir permanente y ya solo le quedaba superar la siguiente prueba en su carrera automovilística: alzarse con el título de la Fórmula Renault, donde era claro favorito. «Habíamos sido los más rápidos en los test de pretemporada —recuerda John Booth—, pero las cosas se torcieron en la primera carrera, después de un lance que le costó salirse de la pista. Para nuestra sorpresa, en las siguientes tres carreras tampoco consiguió ganar.»

Luego se produjo un hito en su carrera: su primera victoria con un monoplaza, en Silverstone. «Iba en quinto puesto, llevaba neumáticos lisos y llovía —rememora John—. Superó a todos y ganó con comodidad. Así fue. Las cosas le estaban saliendo bien,

tenía la confianza por las nubes y, si no recuerdo mal, no volvió a perder una carrera en lo que restaba de temporada.»

El debut de Lewis en la F3, en Brands Hatch, fue una auténtica pesadilla. En la primera carrera del día se vio obligado a abandonar tras un pinchazo, y en la segunda, fue trasladado al hospital tras una colisión con su compañero de equipo, Tor Graves.

Stella-Maria Thomas y Lynne Waite, de Motorsport.com, presentaron con sarcasmo su debut en la F3 aquel 13 de octubre del 2003: «Al final, las cosas empezaron a ponerse interesantes para Lewis Hamilton (Manor Motorsport). Su debut en la categoría se produjo en la carrera matinal, en la que salió desde las últimas posiciones de la parrilla tras cometer un error en la sesión de clasificación y ser incapaz de marcar algo que se asemejara mínimamente a un tiempo... Al tratar de rebasar a Tor Graves, su compañero, ambos se tocaron; el error provocó que el coche de Graves terminara prácticamente destruido y que el piloto acabara con un dedo de la mano fracturado. Hamilton corrió aún peor suerte: quedó atrapado en el coche, dando muestras de dolor en la espalda. Como es natural, los comisarios de pista prefirieron no correr ningún riesgo, por lo que el rescate llevó su tiempo. Tras sacarlo del coche, le colocaron un collarín y lo trasladaron al hospital en ambulancia. Aunque no presentaba lesiones, los médicos decidieron que pasara la noche en observación. Con toda seguridad, tardará en olvidar su debut en la F3».

En el 2004, Lewis y Manor debutaron en la F3 Euroseries, donde terminaron en quinto puesto tras conseguir una sola victoria. Sí ganó, en cambio, el Superprix de Baréin de F3. John Booth reconoció que el problema había sido el coche, no el piloto: «Cuando pasamos a la F3 no teníamos el coche más competitivo. Lewis ganó un par de carreras, pero la situación no fue fácil para él porque, pese a su increíble sed de victoria, el coche no era el mejor. Aunque la situación distara de ser ideal, nunca discutió ni se mostró enfadado».

Booth admiraba el buen talante que Lewis ya tenía por entonces, capaz de llevarse bien con todo el mundo, en marcado contraste con Ayrton Senna. «Compartían los mismos objetivos,

pero era un manipulador. Cuando corríamos juntos, Ayrton era un joven muy agradable, pero también podía resultar poco receptivo. Solía decir: "Voy a hacer esto y los mecánicos no me discutirán". Con Lewis, en cambio, todo discurría con más sosiego.» A finales del 2004, todo apuntaba a que la relación entre Lewis y Manor estaba llegando a su fin, y a mediados de diciembre de ese año se anunció que el 1 de diciembre había realizado su primera prueba de rodaje con McLaren en Silverstone. Se especuló incluso con que se saltara dos categorías y fuera su tercer piloto de F1. De acuerdo a un informe, «el equipo McLaren Mercedes había confirmado que Alexander Wurz no probaría en enero el nuevo monoplaza para el 2005, el MP4-20, ya que no entraba debido a su altura». El equipo añadió que «si bien pensaban adaptar el monoplaza al austríaco, entendía que eso llevaría algún tiempo y, por ese motivo, se decidió que Pedro de la Rosa ocupara el puesto de tercer piloto. También se barajaron los nombres de Jamie Green, Lewis Hamilton y Alex Lloyd, después de que hubieran probado hacía poco el MP4-19 en Silverstone, y pese al comunicado que McLaren había emitido el lunes, en el que se decía que Mika Hakkinen se concentraría exclusivamente en el DTM [Deutsche Tourenwagen Masters] durante el 2005, lo cierto era que también se estaba considerando al finlandés».

Al final, Lewis no fue elegido, pero, al menos, estuvo entre los candidatos. Dos años antes de que Ron Dennis lo convirtiera en su nuevo elegido, seguía dedicándose a probar con pilotos más consolidados. Durante su segundo año en la F3 Euroseries, recibió una nueva ayuda de McLaren cuando la escudería decidió que corriera para el equipo rival ASM. Aun así, jamás olvidaría la importancia de John Booth en su carrera. En el 2007, antes del GP de Francia de F1, en Magny-Cours, lo buscó para saludarlo. John, quien ese día estaba con los preparativos de su equipo, Manor Motorsport, de F3, se sintió conmovido por el gesto: «Fue algo propio de Lewis. Estaba primero en el campeonato de F1, concentrado para la carrera, pero aun así encontró un hueco para acercarse a charlar».

A finales de la temporada 2004 se rumoreaba por el *pit lane*

que Lewis sería el encargado de probar el monoplaza en Silverstone y que ni el piloto ni su padre estaban de acuerdo con la decisión de Ron Dennis de mantenerlo una temporada más en la F3, pues querían que ascendiera inmediatamente a la GP2. Algunas fuentes aseguran que se produjo una discusión que desencadenó que Lewis corriera el GP de Macao de F3 sin el apoyo de McLaren y que los Hamilton buscaron otro patrocinador para dar el salto a la GP2. Se dice que fracasaron en su propósito y tuvieron que volver con Dennis con el rabo entre las piernas. Ni Lewis, ni su padre, ni McLaren confirmaron o desmintieron jamás estos rumores. Ahora bien, si aquello era cierto, sin duda fue una buena lección para el joven piloto. Dennis demostró su tino: cuando Lewis pasó a ASM en el 2005, el éxito no se haría esperar, y aquello le permitió dar finalmente el salto a la F2 con más confianza todavía.

Respaldado por los muchos recursos de ASM, la segunda temporada de Lewis en la F3 arrancó con una enfática victoria en Hockenheim, antesala de su sensacional actuación en el campeonato, con 15 victorias, 10 vueltas rápidas, 13 *poles* y el título asegurado a falta de cuatro carreras por disputarse. También ganó el Masters de F3 en Zandvoort, donde firmó la *pole* y la vuelta rápida, así como el GP de Mónaco de F3 y el GP de Pau de F3, en Francia.

Tras conseguir el título a falta de cuatro carreras, en agosto del 2005, la Fórmula 3 le rindió homenaje como el mejor piloto de la historia de esa categoría: «Si bien Lewis Hamilton (ASM F3, Dallara-Mercedes) ya estaba considerado uno de los grandes favoritos antes del inicio de la temporada 2005, el joven, de veinte años, ha dominado la F3 Euroseries como ningún otro piloto. De las 16 carreras celebradas hasta la fecha, el inglés ha logrado 11 victorias, 11 *poles* y 7 vueltas rápidas, lo que le ha valido el título cuando aún quedan cuatro carreras por disputarse. Lewis Hamilton está imponiendo su ley con claridad: casi no comete errores y es extremadamente rápido, con lo cual su triunfo es cuestión de simple lógica. Cuando no está a los mandos de su coche, Hamilton es un hombre sereno y educado, cuya segunda pasión es tocar la guitarra». Sin duda, un bonito tributo de los jefes de la F3,

mientras que para McLaren no pasó inadvertido que sus proezas aquella temporada igualaban los primeros logros de leyendas del automovilismo como Jackie Stewart o Alain Prost.

Frederic Vasseur, jefe del equipo ASM, tampoco escatimó elogios hacia su piloto, hasta el punto de admitir la satisfacción que sintió cuando McLaren le pidió que se hiciera cargo de Lewis: «Mi primer encuentro con Lewis fue en la Fórmula Renault Eurocup en Assen, en el 2003. ASM ganó la segunda carrera, con Simon Pagenaud; Lewis terminó segundo. Apuntaba muy buenas maneras como piloto, y terminó consagrándose con Manor al enfrentarse a nosotros en las F3 Euroseries del 2004. No fue una situación fácil para Lewis, pues tanto él como el equipo eran nuevos en la serie, y los neumáticos de control Kumho tienen unas características particulares que es necesario aprender. También había una fuerte competencia entre Jamie Green, Nico Rosberg y Alexandre Premat. Al final, resultó muy interesante fichar a Lewis para la temporada 2005. Pero, antes incluso de tener ocasión de hablar con él, Martin Whitmarsh [director ejecutivo de McLaren] me telefoneó para decirme que quería que Lewis corriera con nosotros».

La relación de Lewis con Vasseur se prolongó más allá de la F3. En el 2006, McLaren decidió que era el momento indicado para que pasara a la F2, y lo hizo con el equipo hermano de ASM: ART Grand Prix. Antes de eso, sin embargo, se tomó un merecido respiro al final de su exitosa temporada 2005 en la F3: «Me reencontré con mi familia, mi novia y mis amigos, y aproveché para viajar un poco. Primero, visité Nueva York con mi novia: subimos al mirador del Empire State Building, tomamos el ferri a la Estatua de la Libertad y, por supuesto, ¡fuimos de compras! Luego, me fui una semana a las islas Bermudas con unos amigos, y, aunque allí era invierno, hacía calor. Es un sitio precioso, ideal para relajarse, que era exactamente lo que necesitaba antes de empezar la temporada».

Sin despeinarse, pasó de campeón de la F3 a campeón de la GP2, firmando un palmarés de cinco victorias, seis vueltas rápidas, un doblete en Nürburgring, *pole position* y primer puesto en la

carrera de la GP2 en Mónaco, un segundo doblete en Silverstone, siete segundos puestos y dos terceros.

Frederic Vasseur recuerda con cariño la superioridad de Lewis en la F2, por no hablar de su dedicación y profesionalidad: «Su talento innato era evidente, pero, además, era muy trabajador. Todos los pilotos aseguran que su meta es ser campeón del mundo, pero muy pocos se centran en conseguirlo. Lewis es uno de esos pocos. Y encima es capaz de motivar a todo el mundo, porque les cae bien a todos y demuestra una honestidad absoluta consigo mismo. Si no conseguía una buena clasificación, solía decir: "No he estado fino, pero el coche va bien; no cambiéis nada, es culpa mía". Esa era una de sus mayores virtudes, porque permitía maximizar el trabajo de los técnicos e ingenieros; no se puede perder tiempo cambiando el coche cuando la culpa en verdad es del piloto».

Vasseur no se olvida de sus impresionantes actuaciones: «Recuerdo particularmente unas cuantas en la GP2. Silverstone [donde Lewis adelantó a dos pilotos con una sola maniobra] fue memorable, lo mismo que Turquía, donde, pese a derrapar y salirse de la pista, protagonizó una remontada increíble, y eso que no asumió grandes riesgos. Normalmente, cuando un piloto vive una situación así, adelanta a todo el mundo, pero termina colisionando. Lewis usó la cabeza, pensando en el campeonato y superando uno a uno a los demás. En Nürburgring, cuando empezó a llover y todo el mundo optó por neumáticos lisos, Lewis rodaba entre dos y tres segundos por vuelta más rápido que el resto. Le dije por la radio: "Tranquilo", y me respondió: "De acuerdo, ningún problema". Todo era coser y cantar. En el *pit wall* nunca tuve que inquietarme por él en ninguna carrera».

En Barcelona protagonizó un lance espectacular con su compañero de equipo, Alexandre Premat. «En la última vuelta, Premat tocó a Hamilton y este terminó haciendo un trompo. Pero eso no impidió que felicitara a Alex en el podio. "Alex no tiene la culpa —dijo—. El problema fue mi salida", dando a entender que, si hubiera hecho una mejor salida, el problema no habría surgido. Así es Lewis: un tipo increíble.»

Nicolas Todt, cofundador de ART Grand Prix junto a Vasseur, también estaba muy contento de que Lewis los hubiera hecho ganar el campeonato de GP2 por segunda vez consecutiva: «Estoy muy feliz. Ganar el título el año pasado [con Nico Rosberg] fue un logro fantástico porque se trataba de una serie nueva. Revalidarlo solo demuestra que lo del año pasado no fue casual, sino merecido. Lewis estuvo intratable. Rodó muy rápido y con decisión. Ha sido un placer trabajar con una persona como él. El tándem formado por Lewis y Alex Premat, que también estuvo con nosotros el año pasado, ha sido soberbio».

Lewis rindió su homenaje particular a Todt, Vasseur y a todo el equipo por impulsar su progreso hacia la F1 más rápido de lo que muchos esperaban. «Efectivamente tuve un par de años magníficos con ambos. Aprendí mucho de los ingenieros, dado que trabajan con dos equipos excelentes en F3 y GP2. Me enseñaron muchas cosas desde el plano técnico; en la F1 es fundamental tener un buen conocimiento del coche para poder comunicarte con el equipo. Eso es lo que me llevo de estos dos equipos.»

Para muchos, los triunfos en GP2 en Silverstone en junio del 2006 fueron lo que llevó a Ron Dennis a decidir que no podía seguir conteniendo a su protegido. Fue entonces cuando autorizó que Lewis integrara el equipo de F1 de McLaren. No hay duda de que los comentarios oficiales vertidos aquel día por el equipo respaldan esta teoría: «Las sensacionales victorias de Lewis Hamilton en las dos carreras de GP2 [en Silverstone] del GP de Gran Bretaña del 2006 robaron el protagonismo a muchos pilotos de la categoría reina. Tras vencer en la primera carrera del sábado, el reglamento de la GP2 contempla que se salga desde la última posición de la parrilla en la carrera corta del domingo. Lewis realizó un doble adelantamiento a Clivio Piccioni y Nelson Piquet Jr. tras un genial zarpazo entre Maggotts y Becketts. Esta alucinante maniobra lo catapultó al segundo puesto, antes de vérselas con Felix Porteiro para terminar firmando su segunda victoria en menos de 24 horas. Muchos vaticinaron que su pilotaje aquel día le aseguraría un puesto en el equipo de F1 para el 2007».

El sábado 9 de septiembre del 2006, su candidatura como

piloto oficial de McLaren ganó enteros tras lograr en Monza el Campeonato de GP2. El reputado bloguero de F1 Oliver White describió así la situación: «Aunque en la carrera solo consiguió acabar en tercer puesto, le arrebató la vuelta rápida al ganador, Giorgio Pantano, ya que la había conseguido con bandera amarilla. Esto le valió un punto extra a Lewis, con lo que terminó batiendo a su adversario, Nelson Piquet Jr. Ron Dennis —director del equipo de F1 de McLaren— se negó a alimentar las especulaciones sobre quiénes serían los pilotos oficiales al año siguiente, pero tuvo palabras de elogio para su protegido de veintiún años: "La forma en que ha logrado sus abundantes actuaciones destacadas este año, como en Silverstone o en Turquía, ha sido propia de un campeón. Lewis posee un talento excepcional, que ha quedado patente esta temporada, y su rendimiento global es para nosotros objeto de orgullo y satisfacción. A su debido tiempo anunciaremos nuestros planes con respecto al equipo y a Lewis para el 2007". Se dice que Hamilton está muy contento de que haya terminado la batalla que ha librado durante toda la temporada con Nelson Piquet Jr. Y si, como cabe esperar, Kimi Raikkonen termina fichando por Ferrari, Ron Dennis tendrá ante sí una difícil decisión respecto a sus pilotos para el 2007. En estos momentos, McLaren dispone de Fernando Alonso, Pedro de la Rosa, Lewis Hamilton y Gary Paffett para la temporada próxima, y, aunque existe la posibilidad de que Kimi siga en Woking, lo cierto es que es poco probable. Ron no erraría manteniendo a Pedro. El español ha rendido bien desde su incorporación tras la marcha de Juan Pablo Montoya y ha demostrado al equipo su solvencia. Pero debe ser fuerte la tentación de poner a un joven revulsivo con mucha motivación».

Efectivamente, la tentación fue irresistible. Y tras nueve años, Ron decidió que había llegado el momento de que Lewis se midiera con los grandes. El sábado 30 de septiembre del 2006, antes del GP de China, su padre deportivo lo invitó a su casa. Así lo contó Lewis: «Tomamos asiento y me dijo: "Hemos decidido que seas nuestro piloto el año que viene". Traté de mantener la compostura, pero por dentro me sentí abrumado». Al apostar por él, Ron estaba contraviniendo sus propias reglas, iba contra su política de fichajes

habitual, según la cual solo podía contratar pilotos que ya estuvieran consolidados en la F1.

Se habían acabado los días de aprendizaje pasando de una categoría a otra. Lewis Hamilton había alcanzado su gran ambición. Faltaban seis meses para debutar como piloto de F1 en Melbourne. Sin embargo, para poder aprender el oficio, antes tenía que transitar un largo y duro camino de pruebas, prácticas y entrenamientos. Esto supondría pasar mucho tiempo en el Centro Tecnológico de McLaren en Woking, un lugar que Lewis ya conocía sobradamente. Allí había visto evolucionar su trayectoria como piloto desde que Dennis le fichara para McLaren.

Echemos un vistazo al programa de formación que llevó a Lewis de promesa del *karting* a campeón de F1 en sus nueve años de aprendizaje con McLaren. En la cuenta atrás de su debut en el 2007, Lewis comentó lo siguiente: «Vengo a diario al Centro Tecnológico de McLaren. Me he mudado a Woking para estar más cerca del equipo y de las instalaciones. Todos los días me entreno en el gimnasio, me reúno con compañeros de equipo para practicar y perfeccionar aspectos y, por lo general, puedo comprobar de cerca la evolución del nuevo coche. Es también una buena oportunidad de trabajar codo con codo con mis nuevos ingenieros y empezar a conocernos como la palma de nuestra mano».

Joseph Dunn, del *Sunday Times,* describió así el entrenamiento de Lewis: «Es de una intensidad extraordinaria. La interpretación de los datos telemétricos permite al conductor y a los ingenieros bajar los tiempos por vuelta en fracciones de segundo, mientras que los simuladores de carreras y los coches de realidad virtual en 3D posibilitan que los pilotos se conozcan un circuito de memoria sin haber rodado jamás en él. En algunos informes se habla de que Hamilton ha pasado miles de horas en un simulador de este tipo en la sede de McLaren en Woking, aunque Hamilton le resta importancia a su influencia».

Rory Ross ahondó en esa cuestión en el suplemento del *Daily Telegraph:* «Mide 1,77 m, pesa 68 kg, y tiene un cuello de 42 cm de diámetro, hombros anchos y un tren superior magníficamente desarrollado. Las venas de los antebrazos se le marcan como si

fuera un superhéroe... Hamilton preparó su debut en la F1 durante seis meses. Todos los días, fines de semana incluidos, se sometía a sesiones de entrenamiento de tres horas: nadaba 2 km, pedaleaba 80 km y durante dos horas se machacaba en el gimnasio. "La resistencia lo es todo —sostiene—. No hay nada peor que llegar cansado al ecuador de la carrera, porque tu mente debe trabajar para enviar energía al resto del cuerpo, y encima te desconcentras y puedes colisionar. Estar en forma hace que la mente funcione adecuadamente"».

Richard Williams, del *Guardian,* empleó la palabra «robótico» para describir el modo en que McLaren había formado a Lewis y el «período de entrenamiento, que incluía miles de horas en el singular y altamente secreto simulador de McLaren», unido a «algunas de las técnicas de entrenamiento específicas que se aplican a astronautas y a pilotos de caza. Dennis puso a disposición de Hamilton —proseguía— la mayor herramienta de aprendizaje jamás facilitada a un piloto. El simulador de McLaren, desarrollado durante los últimos ocho años y cuyo coste se estima en más de 20 millones de libras, ha sido el aula de Hamilton, donde se sienta en un monoplaza a tamaño real (al que solo le faltan las ruedas y el motor) en una sala tenue frente a una gran pantalla ovalada de plasma. El chasis, colocado sobre una plataforma hidráulica con varios puntos de suspensión, se mueve en respuesta al control que ejerce sobre el volante y los pedales mientras ve en la pantalla cómo se despliega ante él un circuito con los efectos de sonido correspondientes. Absolutamente todo en este videojuego para adultos se programa a través del *software* del simulador: el más mínimo detalle del circuito, la respuesta del motor en diferentes condiciones y su ruido o el tipo de neumáticos y su desgaste».

No cabía duda de que Lewis se había sometido a un período de formación de nueve años, algo sin precedentes en la historia de la F1. Era el prototipo de la nueva generación de pilotos: concebido desde temprana edad para ser un campeón, aunque, como también señalaba Williams, «el talento y la habilidad siguen siendo fundamentales».

Lewis no tuvo reparo en admitir, antes del GP de Gran

Bretaña del 2007, que seguramente no habría llegado tan deprisa a donde estaba sin el programa de formación de cinco millones de libras: «Como suele decirse, nada se consigue sin esfuerzo. Recuerdo cuando Ron me dijo: "Tienes una oportunidad ante ti, pero, además, quiero que seas el mejor de todos". Así que tenía que asegurarme, por más que creyera y confiara en mí mismo, de que quería ser el mejor. Que luego lo sea o no, es otra cosa. Me vi ante la oportunidad de participar en un programa de formación y de aprender el máximo posible acerca del coche para no tener problemas cuando llegara la primera carrera. No queríamos tener que lamentarnos diciendo: "Ojalá hubiéramos hecho esto de otra forma" u "Ojalá hubiera dedicado un día más al trabajo". Nos esforzamos al máximo en cada momento. He estado preparándome para esto durante muchos años, de manera que, cuando se presenta la oportunidad, no la dejas pasar sin más, sino que la aprovechas al máximo».

Antes del GP de Gran Bretaña, también reconoció que el programa de formación le había inculcado la necesidad de seguir aprendiendo con ayuda de datos, libros y vídeos para llegar a la cima: «Durante los últimos nueve meses he estado enfrascado en la lectura de un montón de libros. Cuando no estoy leyendo, veo DVD o hablo del coche con el equipo de McLaren. Actualmente, a los coches se les instala mucho *software,* no todo es mecánico. No solo consiste en subirse al coche y dar vueltas al circuito; hay que saber de aerodinámica. He estado estudiando de septiembre a marzo para asegurarme de entenderlo. Luego, por supuesto, tengo que analizar cada pista por separado. Si tuviera que dar un consejo a otro piloto sería que nunca se rinda, ni siquiera después de un trompo. En una ocasión, pasé de hacer un trompo a terminar segundo, y eso fue gracias a la concentración. No puedes permitirte desconcentrarte. Por poner las cosas en perspectiva, cuando vas a 320 km/h, perder la concentración puede suponer matarse».

David Coulthard, quien también avalaba la forma de hacer las cosas de McLaren, reconoció que su formación con la escudería inglesa había sido fundamental en su propia carrera. En julio del 2007, en la rueda de prensa previa al GP de Gran Bretaña, no quiso

dejar pasar la oportunidad de añadir que la destreza innata de Lewis completaba el combo: «Gracias a mi paso por McLaren, puedo hablar de las instalaciones que tenían hasta mi marcha, y lo cierto es que me sorprendería que hubiera una escudería con un conjunto de dispositivos de simulación tan completo como el que tenían. Se trata de un complejo con tecnología punta, probablemente más moderno que el de ningún otro equipo. No obstante, Lewis ha tenido que demostrar su valía, de lo contrario no estaría ahí. McLaren no es una organización benéfica. Hicieron una inversión porque vieron su talento y lo han ayudado a desarrollarlo con el tiempo. A medida que Lewis progrese y se haga mayor, inevitablemente pasará menos tiempo en la fábrica porque las circunstancias no se lo permitirán. En los próximos diez-quince años necesitará energía y tiempo de recuperación, además de ser capaz de mantener el nivel que ha alcanzado». Algunos entendidos sugieren que Dennis jugó a ser Frankenstein con Lewis, y que este no es más que fruto de su creación. Esta teoría, según dicen, se sustenta sobre el hecho de que Ron Dennis hubiera contratado al doctor Kerry Spackman, un neurocientífico neozelandés, al parecer con el propósito de convertir al chico en una máquina de ganar. Las investigaciones de Spackman han demostrado que, si bien unos monoplazas son más rápidos que otros, el piloto es en última instancia quien imprime mayor velocidad.

Robert Matthews, colaborador de la revista *online* de actualidad thefirstpost.co.uk, opinó de este enfoque científico: «Buena parte del método de Spackman se basa en el uso intensivo de simuladores informáticos, que exponen a Hamilton a cualquier imprevisto o lance de una carrera hasta que lidiar con ellos termina siendo instintivo». Era exactamente el mismo enfoque que la NASA ya adoptaba en la formación de sus astronautas hace más de cuarenta años. Spackman, en cambio, va mucho más allá, aplicando conocimientos de los campos de la neurociencia y la psicología para hacer más completa la técnica e influir en la forma de pensar de Hamilton y, al mismo tiempo, controlar sus debilidades. «El resultado es un piloto que aúna el habitual conjunto de habilidades relativas a la concentración y la

agresividad, pero controladas con regularidad.»

Richard Williams, columnista del *Guardian,* apuntaba en la dirección de que era más probable que el trabajo del doctor Spackman complementara las dotes del joven genio: «El uso de las técnicas de realidad virtual de Spackman ha propiciado que, al ampliar su capacidad mental, Hamilton explote más si cabe su talento natural. De algún modo, es como ponerle un litro más de combustible al motor de su Mercedes».

El propio Ron Dennis tenía interés en minimizar la idea de que Lewis era un mero piloto de F1 producido en una fábrica: «Ante todo, quiero aclarar que es algo ya aplicado a varios jóvenes pilotos de karts. Creamos un equipo de *karting* para Lewis y Nico Rosberg. Obviamente, ambos han realizado un trabajo estupendo, y si Nico dio el salto a la F1 un poco antes, se debió más que nada a su edad y al funcionamiento del sistema de licencias. Siempre he preferido que Lewis dominara cada una de las categorías en las que competía porque eso te hace pensar de una manera determinada y, como es natural, queríamos que siguiera el camino correcto hacia la F1. Ahora bien, es importante recordar que, independientemente de quién haya dado una oportunidad a un joven piloto, a la larga el resultado viene definido por sus propias habilidades, su compromiso, su empeño y su sacrificio. Jamás me atribuiré ser la razón por la que Lewis es el gran campeón que es. Todo se debe a su esfuerzo y compromiso. Efectivamente, se le ofreció la oportunidad; claro que no ha tenido que preocuparse por el dinero. Pero lo más difícil de todo es cumplir teniendo los medios a tu disposición. Y eso es mérito suyo; por supuesto, gracias al apoyo de su familia».

Fue un precioso homenaje al chico que ha tratado como a un hijo durante casi una década. El vínculo entre ambos, evidentemente, era muy estrecho.

Antes de centrarnos en los inicios de Lewis en la F1, es obligado repasar la figura de Ayrton Senna, su ídolo desde la infancia, y de McLaren, el equipo del que siempre quiso formar parte. Veamos cómo McLaren, con ayuda del mítico y desaparecido Senna, consiguió convertirse en el gigante del automovilismo que

ya era antes de la llegada de Lewis Hamilton.

# CAPÍTULO 5

## TRAS LOS PASOS DE SENNA

A la pregunta de cuál había sido su mayor sueño hecho realidad antes de desembarcar en la F1, Lewis Hamilton respondió sin vacilar: «Fichar por McLaren». Sin aquel primer acto de fe de Ron Dennis, allá por 1998, cuando él tenía trece años, no habría emprendido la meteórica carrera hacia el éxito que ahora disfruta. Su padre, Anthony, lo resumió así: «McLaren fue el catalizador. El objetivo de Lewis es permanecer en McLaren».

McLaren y Lewis Hamilton representan el equipo perfecto: la escudería más rápida y el mejor piloto del planeta. El coche en el que Lewis firmó su fantástica temporada de debut, el Vodafone McLaren Mercedes MP4-22, fue un verdadero cohete propulsado por los ocho cilindros que alimentaban su enorme motor Mercedes-Benz FO 108T de 95 kg.

Se comentaba que el coche había sido diseñado específicamente para la llegada del doble campeón español Fernando Alonso, a principios de la temporada 2007. Pero fue Lewis quien más cómodo se sintió a sus mandos. Antes de la primera carrera lanzó una advertencia: «Esperad y veréis: ¡este coche va a ir como un avión!». Y, la verdad, no estaba desencaminado. Alonso había expresado sus temores tras el bajo rendimiento de McLaren, aun cuando el rapidísimo Kimi Raikkonen había sido el piloto de referencia de la escudería el año anterior. Y se dice que antes de marcharse de Renault había pedido garantías de que el nuevo coche sería supercompetitivo. Sin duda lo era.

Sin embargo, con lo que Alonso no había contado era con que

se vería eclipsado por su joven escudero, de quien daba por sentado que asumiría su papel secundario y se limitaría a aprender de él: el, en teoría, superior y experimentado número uno. Lewis es un trabajador metódico, una persona que dedica el tiempo que haga falta para hacer las cosas bien. Ese respeto por la planificación y la preparación también explica su interés de toda la vida por formar parte de McLaren. Al fin y al cabo, no es un equipo cualquiera, sino, junto con Ferrari, la escudería más legendaria del automovilismo, con una historia acorde. No había pasado por alto que no solo estaría poniéndose a prueba frente a Alonso, sino que le compararían con los míticos pilotos históricos de McLaren. Algunos comentaristas afirman que McLaren es un equipo «gafado». Tres de sus pilotos más laureados perdieron la vida en pleno apogeo: el fundador, Bruce McLaren; el genio brasileño Ayrton Senna, aunque no en un coche de McLaren; y el formidable piloto inglés James Hunt. Lewis dijo esto de Senna: «Es mi ídolo. Veía cómo se la jugaba para adelantar a otros pilotos. He estudiado muchos libros y vídeos suyos, y espero haber aprendido algo de él. Es una satisfacción correr para el mismo equipo en el que corría Senna. Siento que de alguna manera estoy continuando su legado».

El equipo de F1 de McLaren lo fundó en 1963 el neozelandés Bruce McLaren. Bruce McLaren Motor Racing Limited, como se le conocía entonces, se animó a fabricar un monoplaza de F1, y tres años después el equipo debutó en el GP de Mónaco de 1966. En muchos sentidos, McLaren era como Lewis: no le valían los atajos hacia el éxito. Detallista como pocos, su lema también podría haber sido el de Lewis: «El éxito depende del compromiso». McLaren, también, era un formidable piloto. Pero fue su visión más allá de las carreras de automovilismo (he aquí otro paralelismo con Lewis) lo que lo catapultó al éxito.

Desde muy pequeño, a Lewis Hamilton le gustaba acercarse a los talleres para aprender sobre la mecánica y las especificaciones de los karts y los coches. Gracias a ello adquirió un conocimiento interno y una ventaja a la hora de competir, amén del sentido común para saber cómo tratar el coche casi como si estuviera cabalgando un caballo hacia la victoria. Bruce McLaren secundaba

todo aquello; seguramente habría asentido sabiamente y sonreído ante la insistencia de Hamilton por asegurarse de que todo estaba en orden antes de ponerse el casco.

McLaren también se tomó muy en serio su papel como inventor, constructor y probador. En julio del 2007, el equipo que había fundado iba directo a convertirse en el más grande de la historia, tras haber vencido en 152 carreras desde su formación. Es cierto que Ferrari se había impuesto en 195, pero llevaban compitiendo desde 1950, 16 años más que McLaren, y gracias a los éxitos de Lewis y Alonso, estaban acortando distancias más que nunca. El equipo también había mostrado su dominio en la CamAm (56 victorias entre 1967 y 1972) y conquistado tres ediciones de las 500 Millas de Indianápolis.

En su libro *McLaren: A Racing History,* Geoffrey Williams escribe: «Al igual que Jackie Stewart llegó a personificar el creciente profesionalismo, comercialismo y la concienciación en materia de seguridad de los grandes premios de automovilismo en la década de 1970, Bruce McLaren caracterizó el espíritu alegre y, a menudo, de camaradería de las épocas anteriores. Considerado el piloto más querido de su tiempo, todo apuntaba a que Bruce, por sus orígenes, podía contribuir a este deporte con algo fuera de lo común».

Williams dio en el clavo en su análisis de Bruce McLaren, un pionero que, como Lewis, siempre estuvo destinado a la grandeza. Nacido el 30 de agosto de 1937, tuvo una infancia feliz, con la certeza de que pasaría sus años formativos en el entorno perfecto: el taller de su padre. Sus padres, Ruth y Les, eran propietarios de una estación de servicio y, por regla general, Bruce estaba en el taller. Les había participado en carreras de motociclismo antes de la Segunda Guerra Mundial. Pero, tras el fin de las hostilidades, centró su atención en el automovilismo. Su hijo, Bruce, sentía la misma fascinación por los coches y conocía su funcionamiento y la forma de sacarles el máximo partido.

Ya antes hemos hablado de los obstáculos a los que Lewis tuvo que enfrentarse siendo un crío para asegurarse de que su sueño se mantuviera vivo. No fue muy distinto en el caso de Bruce:

con nueve años le diagnosticaron síndrome de Perthes, una enfermedad que debilita la cadera, afectando a la cabeza del fémur. Suele manifestarse en niños y provoca cojera y otros síntomas. No obstante, como aspecto positivo, el hueso afectado se recupera gradualmente a medida que el niño crece.

Esta enfermedad solo la padece uno de cada 10 000 niños. Le tocó a Bruce McLaren y durante dos años sus movimientos estuvieron muy limitados: sin duda, una época muy difícil para un crío al que le encantaba vagar y curiosear en el taller de su padre. Para que pudiera recuperarse, lo enviaron a un centro de rehabilitación en Auckland (Nueva Zelanda), donde le colocaron una férula de tracción y le vendaron buena parte del cuerpo. Durante meses tuvo que permanecer allí, inmóvil. Posteriormente, lo pasaron a una silla de ruedas, pero durante un tiempo temieron que no pudiera volver a caminar. Sin embargo, al igual que Lewis, este niño estaba hecho de otra pasta. Y en cada visita de su padre hablaban de coches y de la actividad en el taller.

Al volver a casa, Bruce padecía cojera permanente —su pierna izquierda era 4 cm más corta que la derecha—, pero estaba totalmente decidido a recuperar aquellos dos años perdidos. Se pasaba el tiempo ayudando a su padre en el taller y aprendió a conducir en el pequeño terreno de 1000 $m^2$ que tenían en la parte trasera. El punto de inflexión se produjo cuando, a los trece años, él y Les reconstruyeron con piezas un Austin 7 Ulster. Fue entonces cuando Bruce supo con total certeza dónde estaba su futuro. Desde siempre le había picado la curiosidad por los coches; con el tiempo lo describió así: «Mi carrera en el automovilismo empezó con un camión lleno de cajas de repuestos y tras remolcar un Austin Ulster hasta el 8 de Upland Road. Lo que nunca sabré es cómo hacía mi madre para aguantarnos a mí y a mi padre, que, aunque estuviéramos comiendo, siempre teníamos la mesa de la cocina llena de piezas de motor. Siempre nos decía: “Si os diera pan duro y agua, no os daríais ni cuenta”».

Con catorce años convenció a su padre para que lo dejara correr con el viejo Austin 7 Ulster, que por entonces habían restaurado por completo para su primera cita: una carrera de

subida en la que los conductores competían contrarreloj para ver quién llegaba antes a la cima. Dos años después, participó en su primera carrera de verdad e hizo un buen papel. Cambió el Austin por un Ford 10 Special y un Austin-Healey, antes de hacerse con un Cooper-Climax F2, preludio de lo que estaba por llegar. Las incontables horas que dedicó a mejorar su rendimiento dieron sus frutos y, en 1957, terminó segundo en el Campeonato de Nueva Zelanda.

Su osado pilotaje aquella temporada hizo que reparara en él la leyenda del automovilismo Jack Brabham, lo que evoca otro paralelismo con Lewis Hamilton. Así, del mismo modo que Lewis se beneficiaría de los consejos de Ron Dennis, el propio McLaren obtuvo su gran oportunidad de la mano de Brabham. El rendimiento de Bruce en la campaña doméstica le valió el pase al GP de Nueva Zelanda aquella temporada, y aunque no ganó, su destreza no pasó inadvertida para el genio australiano, quien llegado el momento le propondría correr para él.

Paradójicamente, más si cabe teniendo en cuenta que este libro versa sobre un nuevo héroe británico, aquel día en el GP de Ardmore perdió la vida otro meritorio de ese país: el piloto nacido en Smethwick Ken Wharton. No estaba a la altura de Lewis Hamilton —el mejor resultado en su palmarés había sido un cuarto puesto en Berna en 1952—, pero, al haber sentido la misma pasión por el automovilismo desde niño, puede decirse que habían compartido el mismo sueño.

Brabham animó a la organización del GP de Nueva Zelanda a que eligiera a Bruce McLaren para participar en el Programa Europeo de Pilotos, cuya meta era proporcionar a una joven promesa neozelandesa un año de experiencia en una de las mejores escuderías del mundo. McLaren sería el primer beneficiario, en 1958. Al igual que con el tiempo Ron Dennis y McLaren acogieron a Lewis Hamilton desde una edad todavía más temprana, Bruce McLaren terminó aprendiendo el oficio en primera línea con el equipo británico Cooper. Se dio a conocer en la F2, pero la verdadera prueba de fuego fue el GP de Alemania de 1958 en Nürburgring. Como participaban pilotos de F1 y F2, Bruce tuvo

que conformarse con un puesto de partida en la lista de reservas. Pese a todo, demostró temple y acabó quinto en la clasificación final y primero en la de F2.

Los días de mendigar una oportunidad terminaron tras su ascenso al equipo de F1 de Cooper para la temporada 1959, con Brabham como compañero. Bruce disfrutaría de un productivo período de seis años con Cooper, llegando a ganar aquella primera temporada el último gran premio del año en Sebring. Esa victoria, con veintidós años, lo convirtió en el piloto más joven de la historia en ganar un *grand prix,* y como colofón, Brabham conquistó el Mundial. El récord de Bruce se mantuvo hasta el 2003, cuando Fernando Alonso venció en el GP de Hungría, convirtiéndose con veintidós años y veintiséis días en el piloto más precoz en ganar una carrera.

En 1960, Cooper era el equipo a batir: Jack Brabham había terminado el año en primera posición en la tabla de pilotos, seguido de Bruce McLaren y Sterling Moss, también en Cooper. Aquel año, Bruce ganó el GP de Argentina y logró mantenerse entre los diez mejores pilotos del mundo durante el siguiente decenio. El chico de Auckland había protagonizado un notable ascenso a la fama, típico de la mentalidad ganadora del equipo McLaren y del carácter voluntarioso que caracterizaría al propio Bruce y a todos aquellos que seguirían sus legendarios pasos.

En 1963 creó su propia marca tras desilusionarse con Cooper. No pensaba que sus diseños estuvieran progresando lo suficiente en el plano técnico, pero aun así registró el nombre de Bruce McLaren Motor Racing Ltd. Hasta 1966 siguió corriendo para Cooper, diseñando y desarrollando su propio coche en sus ratos libres, hasta que un día estuvo convencido de que finalmente estaba preparado para competir. En 1966 anunció la puesta de largo de su propia escudería de F1, acompañado por el piloto Chris Amon, también neozelandés. Aquel año ganaron las 24 Horas de Le Mans con un Ford GT40. Un año después, Amon fichó por Ferrari. En 1968, el diseñador de McLaren Robin Herd montó en su coche el motor Ford Cosworth y Bruce fichó como su segundo piloto al campeón del mundo neozelandés Denny Hulme, quien había

conseguido el título en 1967 con un Brabham. Fue una época muy emocionante para un equipo todavía en ciernes.

Bruce consiguió su primera victoria en un gran premio con su propio coche McLaren en Spa, en 1968, mientras que Hulme hizo doblete con el McLaren-Ford. En homenaje a su tierra natal, los monoplazas de McLaren siempre lucen el logo del Speedy Kiwi, la emblemática ave neozelandesa. Bruce ganó en Bélgica sin saberlo: «¡Fue la mejor noticia que me habían dado en la vida! Al principio de la última vuelta, Jackie [Stewart] entró en boxes a repostar sin que yo lo viera, así que gané sin haberme enterado».

Sin embargo, todo pasó a un segundo plano a las 12.22 del 2 de junio de 1970, cuando Bruce McLaren se estrelló en el circuito inglés de Goodwood. Apenas tenía treinta y dos años. Su madre, Ruth, quien entonces dormía en Auckland, contaría más tarde cómo se despertó repentinamente en el momento preciso del impacto, presintiendo que su amado hijo había muerto. Bruce falleció tras colisionar con su propio coche de CanAm durante un test. Había estado probando su flamante M8D en cada una de sus fases cuando el carenado trasero se desprendió a gran velocidad. La pérdida de aerodinámica del efecto suelo desestabilizó el coche, que, tras girar y salirse de la pista, colisionó contra un búnker de hormigón utilizado como puesto de un comisario. Murió en el acto.

En *McLaren: The Man and His Racing Team,* Eoin S. Young resumía así el pesar posterior a la tragedia: «En los sombríos días que siguieron a su muerte, reparamos en que Bruce, íntegro como pocos, había dejado entrever su propio epitafio en el último párrafo de su libro, *From the Cockpit,* escrito en 1964. Había plasmado en papel el dolor que lo invadió tras la muerte de su compañero de equipo Timmy Mayer, quien había perdido la vida en un entrenamiento en Tasmania. Pero, al mismo tiempo, había explicado su motivo para seguir corriendo, y sin duda aquellas últimas frases de su libro representan un comienzo apropiado para este: “La noticia de que se había matado en el acto fue un duro golpe para todos nosotros. Pero ¿quién puede asegurar que no había visto más, hecho más y aprendido más en sus pocos años de existencia que mucha gente en toda una vida? Vale tanto la pena

tratar de hacer algo bien que morir en el intento por superarte no puede considerarse una temeridad. Para mí, desperdiciar la vida sería no aprovechar tu potencial. Por eso, a mi juicio, la vida no debería medirse en años, sino en función de los logros"».

En 1991, Bruce McLaren fue incluido en el Salón de la Fama de la FIA y, en 1995, en el Salón de la Fama del Automovilismo de América. En este último, su ingreso se conmemoró con unas reveladoras palabras que definen a la legendaria figura fundadora de McLaren. Se decía que «había sido una persona extraordinariamente discreta, querida en todo el mundo. Jamás se jactó de ser el piloto más rápido y, a menudo, subestimaba con una sonrisa su habilidad para la ingeniería. A su equipo solía pedirle que hiciera las cosas lo bastante sencillas como para que hasta él pudiera entenderlas. Pero su propia labor como diseñador y piloto dio como resultado bólidos que superaban a todos los demás».

En el momento de su fallecimiento, McLaren había ganado 4 de los 101 grandes premios en los que había participado, sumando un total de 196,5 puntos. Pero su legado es mucho más valioso que esas cifras por sí solas, pues se extiende hasta el descomunal grupo empresarial que McLaren International es hoy. Con sede en Woking (Inglaterra), donde trabaja un equipo de más de 325 diseñadores, ingenieros y personal cualificado, complementado por los más vanguardistas métodos de fabricación y diseño asistidos por ordenador, McLaren representa la última palabra en automovilismo moderno.

Y el equipo continúa llevando el nombre de McLaren del mismo modo que Lewis Hamilton lo lideró hacia una nueva generación de éxitos, como sucedió en 1974 cuando el brasileño Emerson Fittipaldi se convirtió en el primer campeón del mundo con McLaren. Fittipaldi, otrora el campeón más joven de F1, logró con el equipo su segunda corona en 1974, después de haberlo hecho dos años antes con Lotus, cuando tenía veinticinco años. Luego, en junio del 2007, el primer campeón brasileño del mundo, y el más joven hasta que Alonso hiciera lo propio con Renault en el 2005, a los veinticuatro años, demostró su lealtad a su antigua escudería al expresar su alegría por la evolución de Lewis

Hamilton: «Mi favorito al campeonato es Lewis. La presión es tremenda cuando de joven te ves ganando y en lo alto de la clasificación. Sin embargo, él sabe gestionar muy bien esa presión».

Al comparar a Lewis con Tiger Woods o Pelé, por su poder para llevar el interés por la F1 a un público más amplio, Fittipaldi mostró su convencimiento de que Lewis estaba iniciando una nueva y emocionante era: «Tengo muy claro que, con Lewis, vamos a traspasar fronteras como nunca antes se ha visto en este deporte. Hamilton goza de mayor repercusión entre los aficionados que ningún otro campeón en la historia de la F1».

En mayo del 2007, Fittipaldi fue testigo en Montreal de la primera victoria de Lewis en un gran premio, y quedó asombrado por lo relajado que el joven se mostró fuera de la pista y por su control al volante en comparación con su compañero de equipo Fernando Alonso: «Lewis le habla al coche y este le habla a él. Se entienden muy bien el uno al otro, mientras que Fernando parecía gritarle al coche. No estaba teniendo una conversación civilizada».

Fittipaldi siempre será un ídolo en McLaren por llevar el título mundial a Gran Bretaña, pero nunca ocupará el mismo lugar en el corazón de los aficionados que Ayrton Senna o James Hunt, quienes también murieron jóvenes. Al igual que Bruce McLaren, ellos también eran rápidos e impetuosos al volante. Dos años después del triunfo de Fittipaldi, James Hunt ganó el título para McLaren. «Vistoso» o «privilegiado» son dos términos a menudo asociados a él. Aunque también hubo quienes le llamaron afortunado, algo que tal vez conviene explicar. James Simon Wallis Hunt nació el 29 de agosto de 1947 en Belmont, Surrey. No tuvo que sacrificarse para abrirse paso en la vida; más bien, todo lo contrario, pues era hijo de un exitoso corredor de bolsa y estudió en el Wellington College de Berkshire. En su adolescencia su ambición era ser médico, pero a los dieciocho años vio un motor deportivo por primera vez y de inmediato le picó el gusanillo, hasta el punto de que abandonó los estudios y depositó todas sus esperanzas en el automovilismo. Tras su meteórico paso por las categorías de la Fórmula Ford y la Fórmula 3, le apodaron Hunt the Shunt (Hunt el Salidas), por su propensión a los accidentes

aparatosos.

Se le conocía por su conducción agresiva, pero su mayor logro lo conseguiría a los veintiséis años, cuando su pudiente amigo lord Alexander Hesketh lo fichó en 1975 como piloto de Hesketh, su incipiente equipo de F1. Su primera victoria la firmó en 1975 en el GP de Holanda, en Zandvoort. Al año siguiente, Hesketh se quedó sin dinero, su equipo quebró y Hunt se unió a McLaren para la campaña de 1976. Su temporada de debut fue sublime: consiguió el título mundial y se impuso en seis carreras. Pero para algunos, con eso no bastaba: había voces que lo menospreciaban, afirmando que solo había ganado porque Niki Lauda, su principal adversario, había sufrido un terrible accidente en Nürburgring el 1 de agosto de 1976.

El austríaco quedó atrapado en su Ferrari, en llamas, después de perder el control de su bólido, estrellarse contra el guardarraíl y quedarse en medio de la pista. Finalmente, el piloto de veintisiete años —que se disponía a revalidar el título tras liderar el campeonato desde el inicio de la temporada— fue rescatado. Lauda volvió a correr seis semanas después, pero Hunt se hizo con la corona por un solo punto de diferencia. A mi modo de ver, aunque Lauda iba lanzado a por el título, Hunt, que todavía tenía opciones después del accidente, mantuvo la serenidad, pilotando con confianza y estilo. Creo que no tuvo el reconocimiento que merecía, pero, pese a ello, el título lo elevó a la categoría de héroe para los que verdaderamente importan en el deporte: los aficionados.

Hunt alcanzó el cénit de su carrera aquel año. En 1977 solo logró tres grandes premios y, al año siguiente, apenas consiguió puntos. En su vida personal también todo se fue a pique rápidamente. Se cuenta que aparecía en las galas de alto copete en pantalones cortos y con camisetas sucias, que bebía como un cosaco y que siempre andaba detrás de las mujeres. Una periodista lo sedujo y escribió sobre su «rendimiento» en una revista holandesa. En 1979 corrió para el equipo Wolf en la que sería su última temporada en la F1. Luego, intentó hacer carrera como comentarista acompañando al mítico Murray Walker. Su debut no

pudo ser más bochornoso: llegó tarde y ebrio a su primera cita en el GP de Mónaco. Descalzo, con una pierna escayolada tras accidentarse esquiando (también bajo los efectos del alcohol), puso la pierna izquierda sobre el regazo de Murray Walker y empezó a comentar, haciendo una pausa para descorchar una botella de vino.

Pese a todo, la asociación entre ambos continuó y prosperó, gracias, en buena medida, al empeño de Murray en ver a James recuperarse. Su vida terminó trágicamente justo cuando parecía que estaba restableciéndose tras años de excesos y de malas decisiones financieras que casi lo llevan a la ruina. Con todo, su muerte a causa de un infarto, en 1993, con cuarenta y cinco años, no fue provocada por sus excesos, sino consecuencia de un defecto congénito. Horas antes de morir le había pedido a su novia, Helen, a la que doblaba en edad, que se casara con él. Ella había aceptado e iba a ser su tercera esposa.

Hasta su muerte mantuvo la amistad con Niki Lauda, y una de las citas más elocuentes acerca del verdadero James Hunt la firmaría el austríaco cuando se enteró de su fallecimiento: «Mierda. James era uno los pocos tipos grandes de verdad».

McLaren tuvo que esperar hasta 1984 para conseguir su siguiente título mundial, cortesía de Lauda. En 1980, Marlboro acordó la fusión de McLaren y Project Four, con Ron Dennis a la cabeza. Esto revitalizó a McLaren y llevó al triunfo de Lauda por medio punto en detrimento de su compañero de equipo, Alain Prost. El francés tomaría el relevo de Lauda, coronándose campeón en 1985, 1986 y 1989, aunque para entonces ya había una nueva estrella en el equipo, y posiblemente, la más legendaria de todas.

Ayrton Senna da Silva sigue siendo considerado por muchos el piloto con más talento jamás visto en la F1. Fichó por McLaren en 1988 y su rivalidad con Prost se hizo legendaria. Eran el día y la noche: Prost, un conductor reflexivo y mesurado; Senna, un piloto de talento inconmensurable, pero con una vehemencia que rayaba lo temerario. Sus duelos, en pugna por la supremacía y con el título mundial de por medio, siempre serán recordados, lo mismo que su rivalidad, la más encarnizada jamás vista en la F1. Los dos

ganaron tres coronas para McLaren (Senna en 1988, 1990 y 1991), aunque el brasileño consiguió más victorias en grandes premios: 35 frente a las 30 de Prost.

Andrew Benson, especialista en F1 de la BBC, resumió así la maestría de Senna: «Puede que Michael Schumacher sea estadísticamente el mejor piloto de F1 de la historia, pero para muchos de los que seguimos la carrera de Ayrton Senna no hay nadie comparable al genio brasileño. La grandeza de Senna no está respaldada por las estadísticas, por más impresionante que sea su palmarés, sino por la fuerza incontenible con que dominó una era de la F1».

El potencial del brasileño, como el de Hamilton, era evidente antes de desembarcar en la F1. Nacido el 21 de marzo de 1960, fue el segundo hijo de Milton da Silva, un exitoso empresario y terrateniente. Se crio en Santana, un barrio de clase media de São Paulo. A los cuatro años empezó a conducir un kart que le había regalado su padre y a los ocho ya se atrevía con el coche familiar; con trece años ya disputaba competiciones. Su progreso hacia la F1 también fue similar al de Lewis. En 1977, tras destacar en el *karting,* ganó el Campeonato Sudamericano de Karts.

Le invitaron a Europa para hacer pruebas de velocidad, donde adoptó el apellido de soltera de su madre, Senna, pues Da Silva era muy común. Después, ganó los campeonatos de Fórmula Ford y de Fórmula 3. Y, en 1983, el equipo Williams ofreció al entonces prometedor piloto de F3 hacer un test en su monoplaza de F1. Al cabo de 40 vueltas había logrado rodar en Donington Park más rápido que cualquiera de sus pilotos habituales, incluido el entonces vigente campeón del mundo Keke Rosberg. Williams inexplicablemente no lo fichó y terminó compitiendo para el modesto Toleman.

Senna debería haber ganado en Mónaco en 1984, su año de debut. En la vuelta 31, en medio de un aguacero, adelantó al McLaren de Prost y se puso primero. Sin embargo, una vuelta después ondeaba la bandera roja, por lo que hubo que detener la carrera, y la clasificación que se tuvo en cuenta fue la de dos vueltas antes. Prost ganó, pero el joven brasileño había dejado su

impronta. Senna había estado negociando en secreto con Lotus y, finalmente, en 1985, se incorporó a la mítica escudería, con la que ganaría su primer gran premio en Estoril en condiciones aún más peligrosas. Otras cinco victorias seguirían con Lotus en los tres años posteriores. Pero, poco a poco, Senna se dio cuenta de que este no era el equipo de ensueño que había imaginado. Ya no era el Lotus de Jim Clark, sino una escudería en decadencia. En 1988, al fin, se concretó su salto a McLaren.

Era el equipo que siempre había deseado, el que le proporcionaría un coche a la altura de su talento y ambición. Prost lo recibió de buen grado en su primera temporada, pero la calidez no duraría mucho. De hecho, esto podría haber sido un preludio de la frialdad con que Alonso trató a Hamilton después de que Lewis ganara su primer *grand prix*. Tras imponerse en ocho carreras, Senna le arrebató el título a su compañero. La temporada siguiente las disputas entre ambos fueron cada vez más enconadas. Prost recuperó el título y Senna acabó segundo. El campeonato acabó en manos de Prost después de que ambos colisionaran en la última carrera, en Suzuka. Prost culpó a Senna, y eso supuso el fin de su relación.

Para Andrew Benson, de la BBC, «parecía que, a veces, Senna anteponía su ambición a su instinto de supervivencia, como pudo verse en el GP de Japón de 1990, cuando Senna se aseguró el segundo de sus tres títulos tras embestir al Ferrari de Prost a 250 km/h, lo que obligó a ambos a abandonar».

Pese a su notoria propensión al exceso en los circuitos, Senna era una persona muy religiosa y seria en su vida cotidiana, que reflexionaba mucho sobre su papel en la F1 y en la vida. Temía no estar siempre al máximo nivel y eso lo motivaba a ser mejor cada día: «Puedes hacer algo que el resto sea incapaz de hacer. Pero en el momento en que te ven como el mejor, el más rápido y alguien intocable, te vuelves enormemente frágil, porque en una fracción de segundo todo se desvanece. Esos dos extremos son sentimientos que no experimentas cada día. Son cosas que ayudan a conocerte mejor. Y eso precisamente es lo que me anima a seguir».

Con esa motivación en mente, Senna se unió en 1994 a las

filas de Williams en busca de un nuevo reto: demostrarse su valía a sí mismo en un nuevo equipo. Williams había dominado la F1 en 1992 y 1993, y se daba por sentado que Senna recuperaría el que sería tercer título de la escudería y que él había ganado por última vez en 1991, con McLaren. Pero no fue así. El coche de Williams presentaba un grave defecto de diseño, y durante el GP de San Marino, en Imola, el 1 de mayo de 1994, Senna las estaba pasando canutas para seguir el ritmo de Michael Schumacher (a los mandos del superior Benetton) en la carrera por el título. Aun así, al entrar en la curva Tamburello a más de 300 km/h aventajaba en un segundo al alemán, cuando de pronto el Williams FW16 impactó contra un muro. Una rueda delantera salió despedida hacia el piloto, y el brazo del amortiguador perforó la visera del casco de Senna. Si esta hubiera ido en otra dirección, el piloto habría salido ileso. Ayrton Senna, el genio de McLaren y de la F1, murió con solo treinta y cuatro años.

Murray Walker reflejó con estas palabras la tristeza a la jornada siguiente: «Es el día más aciago que recuerdo en la F1». El cuerpo de Senna fue repatriado, y cuatro días después, se calcula que medio millón de personas le rindió tributó en el funeral de Estado oficiado en São Paolo.

Era el fin de un sueño. McLaren también se sumió en un período aciago. Tuvieron que pasar cuatro años para que el equipo, finalmente, viera la luz tras la muerte del brasileño. Fue Mika Hakkinen quien le devolvió al Olimpo de la F1 con su título mundial. El legendario equipo que Bruce McLaren había fundado, y por el que dio la vida, había pasado por momentos angustiosos, pero, también, gloriosos.

Paradójicamente, cuando Hakkinen volaba hacia el título de la temporada 1997-1998, Lewis empezaba su formación en McLaren. Tras los éxitos y las tragedias inolvidables de Bruce McLaren, James Hunt y Ayrton Senna, se asomaban a una nueva era: la del chico nacido para coronarse rey de la F1 en los albores del siglo XXI. No obstante, Lewis sería el primero en reconocer que nada de esto habría sido posible sin la ayuda de su padre, Anthony, y la del hombre al que muchos llaman su segundo padre: Ron

Dennis.

Él fue responsable de la llegada de Lewis a la F1 y de él hablaremos en el siguiente capítulo, examinando su importancia en el desarrollo de este joven talento.

# CAPÍTULO 6

## RON, EL GRAN JEFE

Tal vez no sea el tipo más querido del *pit lane,* pero lo cierto es que a Ron Dennis —Big Ron (el Gran Ron), como se le conoce universalmente en el Gran Circo— eso no podría importarle menos. Y prueba de ello es su carácter impetuoso, tan seguro de sí mismo que parece el dueño de la F1. Por supuesto, no es así: esa definición sería más apropiada para Bernie Ecclestone, presidente de este gran espectáculo. No obstante, como director de uno de los dos equipos de F1 más potentes (junto a Ferrari), es una figura muy influyente y, en lo que a esta obra concierne, el principal responsable del imparable ascenso de Lewis Hamilton.

Lewis es, de hecho, el primero en reconocer que está en deuda con Dennis: «Ron y mi padre han sido las mayores influencias en mi carrera. De no haber sido por ellos, hoy no estaría donde estoy. A ambos les debo mucho por su fe en mí. Ron me dio mi primera gran oportunidad y siempre le tendré una infinita gratitud por ello. Es, además, mi amigo, alguien con quien puedo hablar de cualquier cosa y que siempre tiene tiempo para mí. Es una persona maravillosa».

Pero, como segundo padre y mentor, Dennis dirige la carrera de Lewis de un modo muy similar al trato que daba el exentrenador de fútbol Alex Ferguson a un joven Ryan Giggs a su llegada al Manchester United; ahondaremos más en ello al final de este capítulo. Antes, prestemos atención a Dennis como persona, a su experiencia, y a cómo resucitó McLaren tras sufrir mucho para mantenerse en la élite durante los años ochenta.

Kimi Raikkonen, antiguo número uno de McLaren, reflejó la

opinión de muchos en el *paddock* cuando, a principios del 2007, tildó a su exjefe de «maniático controlador». Pero, Dennis, con su habitual forma de volver las tornas, se limitó a declarar que así era, que Kimi tenía toda la razón: «Sonreí al oír que me había llamado eso, porque lo cierto es que lo soy: no me importa que se preste mucha atención a los detalles».

Efectivamente, se lo conoce por su naturaleza perfeccionista y por tomarse muy en serio su trabajo. Hay quienes piensan que carece de sentido del humor, pero eso no es más que una media verdad: en las distancias cortas destaca por su ironía y no tiene problema en reírse de sí mismo. No en vano, llegó a admitir, como el entonces primer ministro del Reino Unido, Gordon Brown, que estaba esforzándose ligeramente por ser más cercano en público. No es que no le gustara la gente; más bien, su compromiso con su trabajo le hacía mostrarse como alguien arisco e introvertido.

Basta observar la vuelta de tuerca que el propio Dennis dio tanto al equipo como a sí mismo para ver los cambios en McLaren desde la temporada 2006: se deshizo del sublime pero apático Raikkonen y trajo como sustituto al joven e irreverente bicampeón del mundo Fernando Alonso, para luego sacarse otro conejo de la chistera al catapultar a un principiante relativamente desconocido como Lewis Hamilton. A su marcha de McLaren, Raikkonen, apodado Iceman (Hombre de Hielo), demostró su consabida adustez con esta inexpresiva declaración: «He estado cinco años en McLaren, pero quería algo distinto». Tampoco contribuyó a su causa el hecho incontestable de que en su última temporada el equipo fuera incapaz de ganar una sola carrera, algo insólito en los diez años anteriores. Esa contundente realidad llevó a que Dennis se empeñara aún más en devolver la escudería a la cúspide de la F1 y conseguir el primer título desde que Mika Hakkinen lo levantara en 1999.

A medida que los vientos de cambio iban llegando al equipo, Dennis decidió que McLaren empezara la temporada 2007 firmando con nuevo patrocinador: el gigante de las comunicaciones Vodafone, el tercero en los treinta años previos. Y, como colofón, encargó todo un despliegue publicitario en España para la

presentación de su nuevo monoplaza, el MP4-22. Alonso y Hamilton se echaron a las calles de Valencia en un circuito creado para la ocasión frente a 100 000 aficionados para dar unas cuantas vueltas de exhibición. La organización del evento, al parecer, superó los cuatro millones de libras. Dennis quería demostrar que podía hacer una presentación por todo lo alto y convencer así a algunos medios escépticos de que aspirar al título era posible. Sus posteriores estallidos contra la prensa por sus «intromisiones» en la vida privada de Hamilton les haría pensárselo dos veces. Pero no quedaba prácticamente ninguna duda de que al principio de la temporada Ron Dennis estaba esforzándose por sacudirse la etiqueta de tipo aburrido y tedioso que le habían endosado. Y una buena demostración de ello fue que, durante el espectáculo de Valencia, declaró lo siguiente: «Antes de firmar con Vodafone, hace más de un año, encargamos una encuesta para saber cómo se nos percibía como equipo. Hubo aspectos positivos (integridad, honestidad, deportividad, vanguardismo, modernidad...), pero, también, negativos (frialdad, distancia respecto a la afición...), lo cual nos sorprendió, máxime si se tiene en cuenta que en los circuitos organizamos jornadas de puertas abiertas y, además, siempre tratamos de cooperar con los medios. Sin embargo, fuera como fuese que los medios nos percibieran, esa imagen no coincidía con la del público, de modo que decidimos hacer algo al respecto. Queríamos ser más humanos».

También habló de su compromiso por revitalizar la Fórmula 1, pues había perdido tirón entre los aficionados durante los años de absoluta hegemonía de Schumacher: «Hoy no es un día para presumir de coches y pilotos, sino para escenificar nuestro compromiso con la F1. Que no se vea como una forma ostentosa de presentar un coche. La gente quería una F1 dinámica, que llegara a todos; pues bien, esta es nuestra forma de satisfacer esa necesidad».

Aun así, durante su estancia en Valencia, no pudo reprimir el lado más pragmático de su naturaleza, que afloró al hablar de sus esperanzas para la nueva campaña, aunque también mostraría su entusiasmo acerca de Lewis Hamilton, el chico que llevaba nueve años tutelando: «Es importante no caer en el optimismo ni en el

pesimismo, sino ser realistas. Hasta ahora, todo apunta a que este año vamos a tener un mejor coche, aunque solo el tiempo dirá si seremos competitivos. Muchos creen que Lewis debería estar en un equipo menos competitivo para que se rebajen las expectativas. Pero está sabiendo llevarlo. Los últimos cinco meses hemos trabajado incansablemente para que esté a la altura, que sea el piloto más en forma y que conozca bien las reglas. Controla aspectos del monoplaza que contados pilotos se han tomado la molestia de aprender. No será el piloto más curtido esta temporada, pero tendrá mucho más conocimiento que la mayoría de ellos, además de un estado físico envidiable».

Con esas palabras, Ron Dennis expresaba por qué los británicos estaban orgullosos de contar con él en la batalla de la F1. Más allá de la opinión de cada cual, parezca más o menos aburrido, es indudable que sabe de lo que habla y que la decisión de llevar a Lewis Hamilton a la F1, cuando casi nadie habría apostado por él, dice mucho de su persona.

Ron Dennis nació el 1 de junio de 1947 en Woking, la localidad de Surrey en la que también creció y donde, con el tiempo, terminaría ejerciendo como director de McLaren. A los dieciséis dejó los estudios para ser aprendiz de mecánico en el taller Thomson & Taylor de Weybridge, cerca del circuito de Brooklands, hoy en desuso, aunque realizó un curso a tiempo parcial en tecnología automotriz en el Guildford Technical College. Cuando Thomson & Taylor fue absorbido por el Chipstead Motor Group, Dennis fue transferido a otra área del negocio: la empresa automovilística Cooper Car Company. Fue su primera gran oportunidad, ya que se dedicaban a la fabricación de coches de carreras. En 1966, a los diecinueve años, se convirtió en mecánico del equipo de F1 Cooper, cuyo piloto estrella era Jochen Rindt. En 1968, el alemán fichó por Brabham y, prueba del buen hacer de Dennis, insistió en llevarse al inglés con él. Un año después, Rindt se marchó a otro equipo, a Lotus. Dennis consideró que se debía a Brabham, donde le nombraron jefe de mecánicos. Posteriormente, en 1970, Rindt —con quien Dennis mantenía una estrecha relación — murió trágicamente durante un entrenamiento del GP de Italia

en Monza.

Fue un duro golpe para Dennis, lo mismo que cuando, en 1971, Jack Brabham decidió abandonar la F1. El legendario australiano, que entonces contaba cuarenta y cuatro años, estaba empatado aquella temporada en el quinto puesto con Jackie Stewart. Al retirarse, explicó que dejaba definitivamente el automovilismo y, antes de regresar a Australia, vendió a Ron Tauranac su participación en la escudería.

Sin embargo, tras cerrársele una puerta, a Ron Dennis se le abrió otra. Y con veinticinco años, aquel mismo año, fundó su propia escudería con el mecánico y antiguo compañero Neil Trundle. La llamaron Rondel y establecieron su sede en el territorio de Ron: Woking. Consiguieron el patrocinio de la empresa petrolera francesa Motul y compraron a Tauranac dos chasis del BT38 de Brabham. El equipo hizo su primera aparición en Hockenheim, con Graham Hill y Tim Schenken como pilotos. Hill se impuso en una de las dos mangas, pero en el cómputo global terminó derrotado por el Tecno de François Cevert. Una semana después, el lunes de Pascua, Hill dio al equipo su primera victoria absoluta en Thruxton. Ese mismo año, Bob Wollek se incorporó como tercer piloto. Aquel invierno, el trío viajó a Sudamérica, donde Schenken cosechó la segunda victoria del equipo en Córdoba (Argentina).

Pero los problemas aparecieron nuevamente: Ron estaba trabajando a destajo, y una noche, de camino a casa, se vio implicado en un grave accidente de tráfico, lo que lo obligó a replantearse las cosas. Decidió entonces que dejaría de probar los coches para gestionar y planificar los monoplazas. Ese era su destino, y pronto desarrollaría su propio chasis. Al cabo de un año, encargó a Ray Jessop el diseño de un coche de F2 para la temporada 1973. Lo llamaron Motul, como el principal *sponsor* del equipo, y su chasis se utilizó a principios de aquel año. Henri Pescarolo ganó la segunda carrera de F2 de la temporada y Tim Schenken sumó su segunda victoria en otoño. Llegado a ese punto, Dennis ya estaba planificando el programa de Rondel en la F1, pero su primera incursión en la categoría reina se debió a

circunstancias externas.

En octubre de 1973, la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo) decidió subir el precio del crudo y provocó una crisis económica mundial que terminó dando al traste con el patrocinio de Motul. Dennis y Trundle tuvieron que abandonar su sueño y vender el proyecto a los empresarios Tony Vlassopoulo y Ken Grob, fundadores del equipo de F1 Token. Durante el resto de aquella década, Ron Dennis se concentró en la F2, imponiendo enseguida a su equipo la férrea disciplina que sigue exigiendo en la actualidad. En una ocasión, explicó que esperaba limpieza y orden en el entorno tradicionalmente caótico del taller y el *paddock,* amén de absoluta entrega y compromiso con el trabajo para que los coches estuvieran en condiciones óptimas.

En 1975 puso en marcha el equipo Project Three y pronto se vio formando a campeones, afinando los coches de F2 del BMW Junior Team. A finales de esa década creó otro equipo, al que llamó Project Four. Los triunfos en F2 y F3 no se hicieron esperar: en 1979 y 1980 se alzó con el título inglés gracias al respaldo de Philip Morris (Marlboro) y, en 1980, además, ganó el título Procar con Niki Lauda como piloto.

Ese mismo año, Dennis ascendió al puesto al que estaba destinado: jefe de McLaren. Los patrocinadores del equipo, que también habían colaborado con Project Four a través de Philip Morris, decidieron la fusión de ambos y convinieron que la nueva escudería resultante se llamara McLaren International.

Una de sus primeras decisiones de calado para reflotar el agotado emporio de McLaren fue incorporar al diseñador John Barnard, que empezó a trabajar en el revolucionario nuevo coche del equipo: el MP4/1. Se utilizó en las temporadas 1981, 1982 y 1983, y fue el primer monoplaza de F1 en emplear un monocasco de fibra de carbono. En 1982 dio otro golpe maestro al conseguir una enorme financiación del patrocinador de Williams, Mansour Ojjeh. Este empresario saudí, nacido en Siria, sentía verdadera pasión por el automovilismo, por lo que persuadirlo no fue particularmente difícil. Dennis pudo disponer de cinco millones de

dólares para el desarrollo de un nuevo motor fabricado por Porsche. La nueva era de McLaren se prometía esplendorosa. Ojjeh y Dennis crearon TAG Turbo Engines y, en septiembre de 1982, anunciaron la fabricación de su primer motor, que se presentó en la Feria del Automóvil de Ginebra a principios de 1983 y compitió por primera vez en el GP de los Países Bajos en agosto de ese mismo año.

Al año siguiente, los pilotos de McLaren-TAG Niki Lauda y Alain Prost dominaron el Campeonato Mundial, logrando 12 victorias en un total de 16 carreras. Lauda había conquistado el título por medio punto de diferencia sobre Prost, y entre ambos habían conseguido más del doble de puntos que Elio de Angelis, tercer clasificado. Sin embargo, al año siguiente cambiaron las tornas y Prost venció a Lauda en el Mundial de pilotos, quedando McLaren ocho puntos por delante del subcampeón, Ferrari, en el de escuderías.

En cinco años, Dennis había logrado que McLaren pasara de segundón a dominador: un logro más que notable. A finales de 1984, Ojjeh se convirtió en el accionista mayoritario de McLaren, aunque el acuerdo no vio la luz hasta marzo de 1985. Fue una justa recompensa por haber efectuado una inversión que, sin duda, revitalizó una empresa que luchaba por mantenerse en la cima del automovilismo.

El imperio de TAG/McLaren siguió creciendo de forma constante a finales de los años ochenta, gracias a la consecución de más éxitos tras la incorporación de motores Honda y la diversificación de TAG Electronics y TAG/McLaren Marketing y McLaren Cars. Dennis, que había empezado su carrera como humilde aprendiz de mecánico en Woking, estaba literalmente en la cúspide del automovilismo. En 1988, su equipo McLaren consiguió ambos títulos tras vencer en 15 de las 16 carreras disputadas. Pero tenía un gran problema interno: impedir que Prost y Senna se estrangularan el uno al otro. Hizo un buen trabajo manejando el inmenso ego de ambos, pero, a mediados de 1989, ni siquiera él pudo poner freno a su enemistad. Tras una polémica colisión entre ambos en el GP de Japón, que tuvo como desenlace

que el título fuera a manos de Prost, el francés decidió marcharse a Ferrari y, la temporada siguiente, Gerhard Berger ocupó su lugar.

Senna continuó solo por la senda de la victoria: ganó el título en 1990 y 1991, lo que, sumado al campeonato de 1988, también en McLaren, lo convertía en tricampeón. Sin embargo, en 1993, el brasileño también decidió abandonar el equipo, y habrían de pasar cinco años para que la escudería inglesa volviera a saborear las mieles del éxito. Sería de la mano de Mika Hakkinen y David Coulthard, en 1998, cuando el finlandés consiguió el título.

Tal como había hecho desde que tomara las riendas en 1980, Dennis analizó en detalle la situación del equipo durante aquella época de sequía a mediados de los noventa. Consideró que lo que hacía falta era una inyección de sangre nueva y sabía quién era la persona que podía proporcionarla. En 1996 contactó al formidable diseñador de Williams Adrian Newey para ofrecerle el puesto de director técnico de McLaren. Newey aceptó la propuesta y, en 1998, McLaren volvió a hacerse tanto con el título de pilotos como con el de constructores, a los que seguiría un segundo campeonato de pilotos en 1999.

Dennis, que hoy reside en Surrey con su mujer y sus tres hijos, tuvo también el honor, a título personal, de ser nombrado doctor *honoris causa* por la Universidad De Montford en 1996 y por la City University de Londres en 1997. Posteriormente, el hombre que volvió a poner en pie a McLaren entró en el nuevo milenio por la puerta grande tras ser investido caballero de la Orden del Imperio Británico en el año 2000. Desde que se puso al mando del equipo en 1980, McLaren ha conseguido 11 campeonatos de pilotos y 8 de constructores. También guio a la escudería a la victoria en su primera participación en las 24 Horas de Le Mans. A finales del 2000 recibió otro galardón destacado: el doctorado *honoris causa* por la Universidad de Surrey por «su importante contribución a la industria de la ingeniería automotriz y por haberse erigido en un magnífico embajador del Reino Unido y de Surrey. Gracias a los resultados del equipo de F1 de McLaren, del cual es director desde la década de 1980, ha logrado consolidar a una empresa de talla mundial que sigue rebasando las fronteras del diseño técnico y su

aplicación en muchos campos».

Al preguntarle cómo se sentía tras recibir ese reconocimiento, Dennis reconoció considerarse «una persona extremadamente privilegiada y afortunada, un sentimiento que con toda probabilidad invade a cualquiera que recibe un título, pues estos constituyen un valioso reconocimiento a los logros conseguidos».

TAG McLaren Group está muy unido a Surrey en general y a Woking en particular. Muchos de sus empleados, incluido el propio Dennis, son de la zona y, como es natural, comparten un vínculo muy estrecho. «Tengo total convencimiento de que el entorno laboral es crucial para obtener el máximo rendimiento y los empleados de TAG McLaren sin duda trabajan muy bien en Surrey», asegura Dennis.

También ahondó en su creencia fundamental de que la pasión es la clave del éxito, del primer al último peldaño de la pirámide jerárquica: «Para tener éxito en este sector hay que preocuparse verdaderamente por lo que haces, sentir auténtica pasión por ello. Esta actitud ha de calar en todos cuantos integran la empresa en su conjunto y, al mismo tiempo, hay que asegurarse de que todo el mundo dé el máximo para garantizar que la propia empresa cumpla su objetivo». En el 2001 también recibió la medalla de oro del Club Británico de Pilotos de Carreras (BRDC, en sus siglas en inglés) en reconocimiento a su aportación al mundo del automovilismo.

Por otro lado, en junio del 2007, tras las notorias victorias que siguieron al debut de Lewis Hamilton, muchos se preguntaron por qué Dennis aún no había sido investido sir, un reconocimiento que, a su modo de ver, era merecido tras descubrir semejante talento. El experto en F1 Steve Robson lo expresó así: «Estoy convencido de que en breve se anunciarán las distinciones otorgadas con motivo del cumpleaños de la reina Isabel II. Y, si observamos todo lo que Ron Dennis ha conseguido, seguramente coincidiremos en que lo merece. Otros, como Frank Williams, pareciera que ostentan el título de sir desde hace una eternidad».

Pese a todo, el período del 2000 al 2006 no había ido según lo planeado, aunque al menos Dennis tuvo la satisfacción de ver a

su protegido crecer y progresar durante esa época sin victorias. Es cierto que su relación con Lewis Hamilton había sido cercana desde el momento en que se conocieron, pero, con los años, se convirtió en algo especial. Muchos se refieren a él como el segundo padre de Hamilton, y es fácil comprender por qué. Sé positivamente que ve a Lewis como el mayor hallazgo y el principal logro de su carrera; hay un vínculo muy especial entre ellos, que con toda certeza durará para siempre. Ron ha manifestado que «uno espera toda una vida a que surja alguien como Lewis. Me honra y hace que me sienta afortunado haber sido yo quien le acompañara durante sus años de formación».

Es innegable que se ha convertido en su mentor profesional. En una ocasión llegó a describir a Lewis como «su experimento al más puro estilo *My Fair Lady*», un comentario que a simple vista podría parecer frívolo y paternalista. Aun así, cualquiera que haya visto la película, sabrá que la protegida excede todas las expectativas y que la relación entre discípula y mentor termina desarrollándose en el terreno de la igualdad. Eso, tal como me asegura un allegado de Ron, es lo que realmente quería decir con esa observación. Lewis, a su vez, no esconde el hecho de que su maravillosa historia no habría sido posible de no haber sido por la fe que su mentor depositó en él: «Conocí a Ron con diez años, en la ceremonia de los Premios Autosport. Me resulta muy especial oírle recordar cómo nos conocimos, algo que sin duda se debe a la fe, la confianza y la lealtad que me ha demostrado durante años. Creo que es una bonita historia, o, cuando menos, el fin de una historia y el principio de un nuevo capítulo».

Dennis pasó horas y horas con Lewis durante casi una década, enseñándole, persuadiéndole y, en última instancia, permitiéndole correr en un circuito de F1 cuando casi todo el mundo cuestionaba esa decisión. Hay quienes piensan que debería haber recurrido a pilotos más experimentados, como Gary Paffett o Pedro de la Rosa. Pero Dennis, que prefirió no decantarse por ninguno de estos, lo argumentó así: «Lewis es, desde 1998, una pieza muy importante de nuestra estrategia a largo plazo, y nos complace poder ayudarlo a dar otro paso para hacer realidad su sueño de ser piloto de F1.

Pedro ha realizado una labor extraordinaria para el equipo esta temporada, pero consideramos que es el momento adecuado para brindar a Lewis esta oportunidad. Obviamente, va a ser el mayor reto en la carrera de Lewis hasta la fecha, pero tenemos pleno convencimiento de que va a afrontarlo con garantías. Va a salir al *paddock* por primera vez como piloto de F1 y tendrá que familiarizarse con la presión que va unida a un gran premio. De nuestra decisión se desprende, en cualquier caso, que confiamos al cien por cien en la capacidad y el talento de Lewis».

Para concluir, Dennis tiró de ironía: «No me ha impresionado en absoluto la mayoría de los pilotos de F1, lo que nos lleva a pensar que Lewis está preparado para enfrentarse a ellos. Claro que tenernos reservas: Lewis es un activo aún por probar, pero tener al campeón del mundo al volante de uno de nuestros coches nos permite darnos el lujo de ser menos conservadores y poder ofrecer a Lewis una oportunidad».

Era una situación parecida a dejar debutar a un chaval de diecisiete años en un partido de fútbol de primera división, como sucedió con Ryan Giggs cuando saltó al terreno de juego desde el banquillo en un Manchester United-Everton disputado en Old Trafford el 2 de marzo de 1991. Yo estaba en el estadio aquel día y aún recuerdo a ese jugador desgarbado y flacucho, de aspecto tan frágil que parecía que se iba a romper si le hacían una entrada. Hasta que, como terminó ocurriendo, bailó sin miramientos al lateral izquierdo del equipo visitante...

Como ya he mencionado con anterioridad, existen grandes semejanzas entre la forma en que Alex Ferguson mimó a Giggs y la manera en que Dennis ha cuidado de Hamilton. Ambos jóvenes eran prodigios, genios en potencia. Y ambos tenían la cabeza fría y una firme determinación por triunfar. Eso, de por sí, ha facilitado mucho las cosas a sus respectivos jefes. Ambos se destacan por su sensatez y modestia, un aspecto muy importante de su atractivo, sobre todo en el caso de Lewis, puesto que compite en un deporte con fama de ostentoso, opulento y poco humilde. Lewis, como ya he comentado, se parece en su frialdad a uno de sus ídolos, Michael Schumacher, pero, por suerte, no posee ni la arrogancia ni

la displicencia del piloto alemán.

Lewis se formó durante casi una década en la academia de pilotos de McLaren. Ron Dennis no dudaba en recordárselo a quienes insinuaban que el chaval era un advenedizo al que habían metido en un coche de carreras. También recalcaba, más bien modestamente, que había trabajado codo con codo con el padre de Lewis, Anthony, para ayudarlo a seguir bien encaminado: «El carácter de Lewis le viene dado por sus valores familiares, y lo único que hemos hecho nosotros ha sido complementarlos. Estamos hablando de un joven íntegro, que aprecia tanto lo que McLaren-Mercedes ha hecho por él como el sacrificio realizado por su familia».

El célebre piloto británico Nigel Mansell afirmó estar convencido de que Lewis no habría tenido un impacto tan inmediato de no haber sido por el trato preferencial de Dennis y los recursos que este puso a su disposición. Para Mansell lo fundamental era «estar en el lugar indicado en el momento indicado», e insistía en que sus circunstancias fueron mucho más adversas.

Tras su preocupación inicial de que Lewis no aguantara toda la temporada, Damon Hill se muestra hoy convencido de que el chico lo tenía todo para ganar y que ello dependió tanto de él como de Dennis. Hamilton cuenta con la facultad de asimilar todo lo que se le dice, tiene un don especial para escuchar y aprender. Asimismo, el campeón del mundo británico (1996) manifestó que estaba claro que también lo había ayudado disponer de un excelente coche McLaren. A eso había que sumar haber demostrado sistemáticamente una madurez impropia de su edad para mantener la calma en condiciones durísimas: «Nadie debería subestimar lo que ha logrado en un espacio de tiempo increíblemente corto —puntualizó Hill tras la victoria de Lewis en Canadá—. No cabe duda de que cuenta con un buen equipo y un buen coche, pero para ganar grandes premios y rendir como él una carrera tras otra hace falta tener algo muy especial. Aunque sea joven y esta sea su temporada de debut, lo que está haciendo es una realidad. Si eres lo bastante bueno en este deporte, tienes edad

suficiente para que te tomen en serio».

En su momento, Martin Whitmarsh, director ejecutivo de McLaren, coincidió en que Lewis era digno de elogio por haber escuchado a Dennis. Confirmó que posee el talento y la perseverancia que le diferencian del piloto de carreras medio: «Desde mi llegada a McLaren, en 1989, he trabajado con multitud de grandes pilotos, entre ellos Alain Prost, Ayrton Senna, Mika Hakkinen y, ahora, Fernando Alonso y Lewis. Salta a la vista que Lewis es un piloto muy completo. No solo nos propusimos que su desembarco en la F1 se produjera en un equipo competitivo, sino que estuviera lo más preparado posible. Lewis ha firmado un magnífico inicio en su carrera, y nuestra labor ahora consiste en ayudarlo a sobrellevar la enorme atención que despierta en los medios británicos. Estamos seguros de que no le afectará negativamente, pero hemos de asegurarnos de que en la primera etapa de su carrera nada lo distraiga de su objetivo principal, que es cumplir con su cometido».

Aquel año de su debut, el expiloto de F1 Martin Brundle consideró que era bastante improbable que a Lewis le fuera a pesar tanta responsabilidad: «Claro que tiene un largo camino que recorrer y por supuesto que tendrá que plantar cara a una serie de cuestiones como, por ejemplo, su primera gran salida de pista, o todos los viajes, que pueden ser bastante agotadores. Pero tiene todos los ingredientes. Me ilusiona. ¿Terminará comiendo en la misma mesa que Prost, Senna y Schumacher? Sin duda se le presenta la oportunidad».

La decisión de Ron Dennis de no exponer a su protegido a las hordas de la prensa, como en su día hiciera Ferguson con Giggs, fue también una medida calculada que buscaba quitarle presión añadida. De este modo podía continuar con su prometedora carrera y concentrarse en mejorar su pilotaje y conocimientos. Solo cuando, al fin, debutó en la categoría reina —y para entonces contaba veintidós años— Dennis le dio el visto bueno para ofrecer entrevistas. Había pasado nueve años en la versión de McLaren de la casa de *Gran hermano* y era perfectamente consciente de sus expectativas y de cómo manejarse en ese mundo. Sabía cómo

evitar preguntas tendenciosas y ceñirse al guion, una táctica que le valió la admiración de muchos blogueros. Adam Spurr, periodista especializado en deportes de motor, resumió así el éxito de la medida de protegerle hasta que estuviera realmente preparado para la inevitable exposición mediática: «A la nueva estrella de la F1 la están manteniendo a distancia de los medios y de las agencias publicitarias, lo que con suerte permitirá que el joven de veintidós años se centre exclusivamente en ganar carreras... Una vez más, el deporte británico parece haber encontrado una figura a la que rendir culto. Tim Henman (el niño bueno del tenis), Greg Rusedski (aquella superestrella canadiense; perdón, ¡británica!) y Jenson Button (hoy, relegado al ostracismo) no han dado la talla en los deportes individuales de mayor tradición británica. Hamilton, en cambio, llegó sigilosamente a McLaren y está causando furor. Creo que es una parte muy importante de su éxito. Ha estado al abrigo de Ron Dennis y a resguardo del impacto mediático en torno a su persona, con lo que puede concentrarse en su pilotaje. Incluso ITV F1, canal de referencia de las entrevistas a pilotos, ha respetado la petición del señor Dennis con respecto a su intimidad. Pareciera que ITV F1 al completo está deseoso de que Lewis gane y, por eso, hace cuanto está en su mano por no causarle la más mínima distracción».

Es obligado conceder la última palabra en este capítulo a Ron Dennis, el hombre que forjó la leyenda de McLaren convirtiéndola en una historia de éxito de la que el joven Lewis Hamilton quería ser partícipe, el hombre que tuvo la fe necesaria en Lewis para impulsarlo hacia el umbral de la grandeza. En palabras de Dennis: «Lewis ha hecho suficientes méritos como para poder permitirse algún desliz sin recibir duras críticas por ello. Confianza y arrogancia suelen ir de la mano, pero en Lewis no se percibe una pizca de engreimiento. Ha sabido escuchar, algo que con frecuencia los jóvenes no hacen, y así ha ido afianzando progresivamente su carrera...».

# CAPÍTULO 7

## MAGO EN AUSTRALIA

Después de tanto bombo y expectación, finalmente había llegado la hora de la verdad. O, para ser más precisos, la hora de pilotar. Había pasado casi diez años bajo la supervisión de Ron Dennis y de McLaren en Woking, y ahora todo el mundo se disponía a comprobar si Lewis realmente estaba a la altura o si, por el contrario, era un mero piloto de F1 «de diseño», que fracasó porque no pasó de ser un simple experimento sin talento propio.

Por supuesto, quienes habían seguido su progresión con interés e ilusión durante aquella década de aprendizaje, sabían de antemano que tenía todo lo necesario para triunfar. Y tras el 18 de marzo del 2007, el secreto se compartió con el mundo entero. Lewis Hamilton llegó a Melbourne el jueves previo a su primera carrera, y el equipo McLaren notó lo tranquilo y sereno que estaba. Un mecánico señaló: «Nos constaba que era un chaval con seguridad y confianza en sí mismo, pero lo que nunca habíamos visto antes era ese nivel de tranquilidad. Parecía no tener nervios; era completamente distinto de Fernando Alonso, un tipo inquieto que no paraba de preguntarnos si todo iba bien, si el coche estaba preparado. Lewis actuaba como si estuviera en una carrera de karts un domingo cualquiera. Nadie habría sospechado que era su debut en la F1».

El circuito de Albert Park, en la ciudad australiana de Melbourne, dista de ser el más emocionante del campeonato. Si acaso, invita a una jornada de automovilismo tirando a aburrida. Hay contadas oportunidades para adelantar e incluso David Coulthard reconoció en una ocasión que estaba lejos de ser un

trazado desafiante. El autódromo, que forma parte del calendario de la F1 desde 1996, se sitúa en un parque urbano y su trazado es liso y fluido, sin curvas cerradas que obliguen a reducir la velocidad. Se circula en sentido horario, alrededor de un lago, y tanto el paisaje como el ambiente destacan por su serenidad, de ahí que sea del gusto de los pilotos. Lewis Hamilton difícilmente podría haber tenido un marco más propicio para su debut.

Otro de los rasgos que caracteriza Albert Park es la intimidad que ofrece, de la que los pilotos suelen aprovecharse para sentarse a charlar entre ellos en el *paddock*. Tal vez por tratarse de la primera parada de la temporada, reina una cordialidad y una empatía que rápidamente se evaporan con la llegada del Gran Circo a Europa tres meses después, una vez las rivalidades se han definido y todo el asunto se vuelve mucho más despiadado.

En la cita inaugural del campeonato no es el fin del mundo no ganar, pues restan otras 16 carreras para reivindicarse. Es una buena oportunidad para medir fuerzas, pero no deja de ser un anticipo de lo que está por llegar. Para el joven inglés suponía un plus añadido: al ser principiante podía sentirse ajeno a la presión de tener que ganar. Pero, además, podía relajarse con su padre Anthony, charlar un rato y tomar un refresco entre las sesiones de entrenamientos y las clasificatorias.

Eso le iba a Lewis como anillo al dedo. Todo el protagonismo lo acaparaba su compañero, Fernando Alonso, bicampeón del mundo y centro de todas las miradas antes de estrenarse en su nuevo equipo. Había ganado en Melbourne la temporada anterior y tenía todas las papeletas para repetir.

Era, desde luego, un escenario atípico: dos pilotos se disponían a debutar en un mismo equipo. Lo habitual era que al menos uno de ellos fuera un corredor experimentado dentro de la escudería, que conociera el equipo y su funcionamiento y que fuera consciente de su exigencia y su idiosincrasia. Ron Dennis no era precisamente alguien que improvisara o tomara decisiones erráticas; de hecho, como luego afirmaría, no había dejado nada al azar. Sabía perfectamente de lo que Lewis era capaz, y Alonso, a fin de cuentas, era el campeón del mundo: no debería costarle

integrarse.

Como de costumbre, tenía razón en ambos temas, aunque las continuas preguntas de Alonso sorprendieron al equipo. Se calmó tras un par de sesiones de entrenamientos, una vez comprobó que el coche rendía bien y supo que todo estaba correcto. Dennis comentó que los nervios y dudas iniciales del español eran una buena señal: Alonso era también perfeccionista y no había nada de malo en ello; más bien al contrario, pues demostraba la profesionalidad del hombre al que estaba dispuesto a pagar 11,5 millones de euros anuales para que fuera su piloto estrella.

En los prolegómenos de la carrera, Ron dio permiso a Lewis para que hablara brevemente ante la prensa, para que se abriera un poco y se presentara en sociedad. Estos son algunos de los aspectos más interesantes de aquella fugaz comparecencia.

Al preguntarle qué le animaba a seguir adelante, Lewis respondió: «Me motiva tratar de ser el mejor en cualquier cosa a la que me dedique. Una vez he decidido afrontar un reto, hay algo en mi interior que me impide rendirme a menos que haya logrado mi objetivo. Me apasiona el automovilismo desde que vi mi primera carrera por televisión cuando tenía cinco años. Lo principal en todo esto es que no estoy aquí para participar, sino para ganar. Y a su debido tiempo haré lo que sea necesario física y mentalmente por conseguirlo. No voy a desperdiciar esta oportunidad».

En las preguntas sobre Alonso recurrió a la diplomacia: «Es un verdadero honor poder trabajar junto a Fernando en mi primer año en la F1. Siento gran respeto por lo que ha conseguido. La envergadura del desafío de trabajar a su lado y competir contra él es lo que más me estimula. Todos mis anteriores compañeros de equipo han sido tremendamente competitivos, y el reto y la emoción son fruto de tener que dar con la respuesta a la pregunta más importante: "¿Cuánto tengo que esforzarme para derrotar a esa persona y dónde está mi límite?". Ante un bicampeón como Fernando, sé que tendré que sacrificarme más que nunca, y eso es lo que más me fascina de esta profesión».

Asimismo, reconoció que debutar con McLaren era un sueño hecho realidad: «Es una sensación indescriptible. Desde siempre he

soñado con correr para McLaren y hoy por fin voy a poder hacerlo. El hecho de competir y trabajar con mis compañeros de equipo es algo maravilloso, y pilotar un Vodafone McLaren Mercedes es literalmente alucinante». Siempre agradecido a su familia, sin cuyo apoyo no estaría donde está, Lewis también elogió a su familia profesional —muy especialmente a Ron Dennis, a Martin Whitmarsh y a Norbert Haug— por guiarlo y apoyarlo, y, por supuesto, por confiar en él.

También recordó lo mucho que le atraía la historia de McLaren: «Como cualquier chaval, estoy seguro de haber soñado con competir con Ayrton Senna y Alain Prost. Ese sueño hoy se ha hecho realidad, y no solo estoy pilotando un coche de F1, sino corriendo para el mismo equipo que lo hicieron Ayrton y Alain. Me he esforzado mucho por llegar aquí, pero nunca imaginé que sería en un equipo como McLaren y menos ¡en mi primer año!».

Al preguntarle si se veía emulando en la F1 su éxito en la GP2 el año anterior, su respuesta fue previsiblemente modesta: «2006 fue un año increíble, un año en el que pude aplicar a la GP2 todo cuanto había aprendido en el *karting,* la Fórmula Renault y la F3. Aprendí muchísimo en la GP2, y fue gracias a Frederic Vasseur y a todo el equipo de ART. Al final de cada temporada, me sentaba con el director para repasar y evaluar cómo había ido el año, antes de planificar el siguiente. El 2007 no será distinto de cualquier otro: tan pronto como tenga un plan me ceñiré a él hasta el final. Sé que tengo que trabajar con ahínco para ser más fuerte, mental y físicamente, y para prepararme ante cualquier circunstancia. Estoy listo y empiezo a disfrutar del desafío».

También le preguntaron cuál era su ambición una vez había conseguido llegar a la F1, a lo que respondió: «En cualquier profesión, para ser el mejor tienes que competir con los mejores. Y la F1 es la cúspide del automovilismo. Desde el inicio de mi carrera como piloto en la categoría cadete de *karting* en 1994 hasta la GP2, pasando por la Fórmula Renault y la F3, he dedicado mi vida entera a alcanzar mi meta, que no es otra que ser campeón del mundo de F1. Ahora estoy un paso más cerca de hacer ese sueño realidad».

Tampoco tuvo reparo en reconocer que, aunque su objetivo fuese siempre la victoria, era consciente de que estaba en su temporada de debut, recalcando que tenía mucho trabajo por delante para aprender lo máximo posible de Alonso y del resto del equipo: «Mi meta es aportar al equipo mi trabajo constante y contribuir de cara al Mundial de constructores y de pilotos».

Luego, desveló algunos aspectos de su vida privada, sus ambiciones, sus pasiones e ilusiones en una sesión de preguntas y respuestas con el equipo de la web Formula One Complete. Empezaron preguntándole qué pediría si le concedieran tres deseos: «Primero —respondió—, pediría más éxitos; luego, salud y estabilidad para mi familia; y, para terminar, poder hacer algo por otras personas menos afortunadas. Aún no sé exactamente qué o cómo, pero estoy seguro de que el tiempo me dará la respuesta».

A continuación, el periodista le preguntó qué se llevaría a una isla desierta. Su respuesta fue: «Mi reproductor de MP3, ya que no puedo vivir sin música; mi novia; y un medio de transporte superrápido: una lancha con el depósito lleno me valdría».

De no haber sido piloto de carreras, a Lewis le habría gustado trabajar en la industria musical: toca la guitarra y cuando era más joven intentó formar su propio grupo. Además, muchos de sus amigos se dedican a la música, de modo que es un aspecto muy importante de su vida. En caso contrario, seguramente se habría dedicado a otro deporte.

Las preguntas enseguida volvieron a centrarse en la F1, dando a Lewis la oportunidad de hablar acerca de lo que más le gustaba de su trabajo: «Lo que se siente cuando conduces al límite y tratas de ir más allá. La excitación, la sensación de velocidad y la presión que esta ejerce sobre tu cuerpo. Todo eso combinado te da una descarga de adrenalina que es imposible experimentar en ningún otro sitio».

Durante la entrevista, Lewis iba al volante de un Smart Forfour Brabus, que, según sus palabras, «era muy divertido de conducir». Pero la prioridad más inmediata de cara a ampliar su colección de automóviles era hacerse con un Mercedes-Benz. Eso sí, su máximo sueño era tener el flamante McLaren F1 LM naranja

exhibido en el Centro Tecnológico de McLaren.

Su destino predilecto para unas vacaciones previsiblemente sería algún lugar en el Caribe. Tener familia en Granada había hecho que se encariñara de la isla. «Quizá algún día visite otras de las preciosas islas del Caribe, pero por ahora no hay mejor destino que Granada», aseveró.

«Sigo un programa de entrenamiento bastante exhaustivo que ocupa buena parte de mi tiempo fuera del circuito. Cuando tengo un descanso —apuntaba—, me gusta relajarme con mi familia y mis amigos, en especial con mi hermano pequeño, Nicolas.» Dos deportes que practica para mantenerse en forma son el golf y el baloncesto.

Finalmente, le preguntaron cuál era su circuito preferido (la respuesta fue Mónaco) y si tenía algún héroe: «Diría que no he vuelto a tener un héroe desde la infancia, pues por héroe nos referimos a alguien que parece invencible. Sí, hay mucha gente que admiro enormemente. En la F1, Ayrton Senna fue una gran fuente de inspiración para mí. Y aunque nunca habría dicho que Michael Schumacher pudiera ser considerado un héroe, lo cierto es que lo respeto mucho por sus logros y por lo que ha hecho por este deporte». Fuera del mundo del motor, la persona más influyente en su vida es su padre, seguido del famoso cantante de *hip hop* P. Diddy, a quien Lewis cita como inspiración y referencia por su manera de progresar en la vida. «En último lugar, Martin Luther King, una gran persona que sigue inspirando a mucha gente, entre la que me incluyo.»

Tras la entrevista, el discreto y agradable joven acudió a los entrenamientos preparatorios para el primer gran premio de su vida. Durante las sesiones primera y segunda, tanto él como Alonso rodaron muy bien, demostrando que McLaren estaba en plena forma y que el equipo estaba trabajando de manera adecuada. Tras ellas, Lewis estaba pletórico. Su primera impresión en la F1 lo había dejado con ganas de más: «Estaba tan entusiasmado cuando salí del garaje esta mañana por primera vez... —aseguraba—. Ha sido una sensación increíble. Llevaba queriendo pilotar un monoplaza desde que empecé a correr en kart, y ahora estoy

disfrutando cada segundo. La pista está en muy buen estado. Me encantan los circuitos urbanos y el ambiente es sensacional. En el Centro Tecnológico de McLaren hemos hecho muchas horas de simulación con vistas a este fin de semana, pero no es comparable con rodar en el circuito de verdad. El coche está entonado y las dos sesiones de hoy han sido muy productivas».

También haría un buen papel en las sesiones clasificatorias del primer gran premio de su carrera, terminando en cuarto puesto de la parrilla. Kimi Raikkonen, a la postre ganador al volante de su Ferrari, consiguió la *pole* con un crono de 1:26.072. Alonso logró el segundo puesto con 1:26.493 y Nick Heidfeld (BMW), el tercero, con 1:26.556. Lewis firmó un tiempo de 1:26.755.

Tras la clasificación, afirmó: «Estoy contentísimo de haber entrado en la segunda fila, y más tratándose de mi primer *grand prix*. Vaya mi agradecimiento a todo el equipo por haber trabajado tan duro, tanto aquí en la pista como en la sede. Llevo trece años preparándome para este fin de semana y no podría estar más satisfecho. Estamos en una buena posición para la carrera. Fundamentalmente, quiero hacer un buen inicio y luego, darlo todo para entrar en los puntos, para el equipo y también para mí. No voy a vaticinar nada, porque todo es posible, pero ha sido un buen comienzo».

La carrera terminó en el mismo orden para los cuatro primeros que habían liderado la parrilla, con la salvedad de que Lewis y Heidfeld intercambiaron posiciones. Cerca de 105 000 personas abarrotaron Albert Park para la primera cita de la temporada, la primera carrera de la era post-Schumacher. La última participación del alemán se había producido el 22 de octubre del 2006, en el GP de Brasil.

Previamente, un nervioso Ron Dennis había pedido a las televisiones que se abstuvieran de entrevistar al debutante antes de la carrera. En vez de eso, lo que mostraron fue a Lewis y Ron, discípulo y mentor, durante los vitales instantes previos a que se abriera el semáforo. Lewis escuchaba con atención las últimas indicaciones de Big Ron, un último aliento según se acercaba el momento por el que habían trabajado durante tanto tiempo.

Fue un momento muy emotivo. Y, posiblemente, también, el instante en que Fernando Alonso se planteó por primera vez si había hecho bien en fichar por McLaren. El joven asturiano, al que tanto le gustaba ser el centro de todas las miradas y que su equipo le prestara una atención minuciosa, veía cómo su jefe pasaba con un novato esos últimos minutos clave antes de lo que, a fin de cuentas, también era su gran debut. El principiante que, a su modo de ver, sería un dócil número dos que no osaría interponerse en su camino hacia su tercera corona.

Después, Big Ron manifestaría que había empleado esos últimos minutos para insistir a su protegido en que el inicio era la clave para la carrera y el éxito en general: «Le dije que mantuviera su posición inicial y no hiciera ninguna estupidez». Lewis no solo siguió el consejo, sino que mejoró su posición tras realizar una precisa maniobra para rebasar a Alonso y ocupar el tercer puesto en los primeros compases de la carrera. Paul Kelso, del *Guardian,* lo explicó así: «Lo que hizo Hamilton no fue sino un anticipo de la naturaleza de su prodigioso talento; en definitiva, una declaración de intenciones y una demostración de talento difíciles de igualar».

El joven no perdió consistencia en ningún momento de la carrera. Frío, incisivo y genial, llegó incluso a igualar el brutal ritmo del Ferrari de Raikkonen, demostrando un excelente criterio y madurez para mantener a Alonso a raya durante buena parte de las 58 vueltas de carrera. Solo quedó relegado al tercer puesto después de que Alonso lograra una breve segunda parada en boxes que le permitió rebasar a Lewis después de que este perdiera tiempo en la vuelta de entrada a los *pits*.

Para Raikkonen fue un inicio de película en su papel como sustituto de Schumacher. El finlandés lideró la carrera de principio a fin y cumplió con el cartel de favorito que le habían colgado durante la pretemporada: «No fuimos todo lo rápido que podíamos haber ido —afirmó Kimi—. Mi mayor problema fue la radio, ya que se averió justo antes del inicio. Es un momento muy especial: tengo un nuevo equipo, todo es nuevo, y tras haber ganado en la primera carrera, solo puedo expresar mi alegría con el equipo y por la manera en que están yendo las cosas. La situación es

inmejorable».

Sin embargo, esa alegría no duraría mucho, pues su triunfo quedó eclipsado por la actuación de Lewis Hamilton: la prensa de todo el mundo enseguida se percató de que la F1 finalmente había encontrado un nuevo ídolo, un nuevo fenómeno tras la era Schumacher. En pocas palabras, había sido increíble que Lewis hiciera podio en su debut.

Damon Hill lo sintetizó así: «Lewis hizo una buena clasificación y una carrera excelente. Estuvo luchando por las primeras posiciones en su primer gran premio y fue capaz de competir con su propio compañero de equipo, lo cual es digno de elogio». Hill era por entonces el último campeón mundial británico de F1 y reconoció haber visto buenas maneras en Lewis, de un nivel suficiente como para convencerse a sí mismo de que el chaval tenía lo que había que tener para ser su sucesor. Lo que más lo sorprendió fue su excelente salida: «Aunque la expectación era tremenda, Lewis no mostró ningún signo de debilidad y mantuvo la concentración en todo momento. Su salida fue para enmarcar, gracias a una soberbia maniobra en la primera curva: un adelantamiento osado pero calculado —explicó—. Es muy fácil que alguien que corre su primer gran premio la pifie. Pero jamás dio la sensación de estar nervioso por lo que estaba haciendo: se atrevió y le salió. Y cuando iba por delante de Fernando, se podía apreciar que estaba usando toda la pista. Se pegó al muro antes de tomar la curva y, al salir, utilizó toda la pista. Luchó, se mostró seguro de sí mismo, y nunca dio muestras de cansancio. Estuvo muy bien e irradiaba felicidad en el podio. Sabía que había hecho un trabajo fantástico, peleando por los puestos de arriba en su estreno. ¡Fue tremendo!».

La antigua promesa británica Jenson Button vivió un fin de semana frustrante en Melbourne con su Honda: acabó en 15.º lugar, pero al menos tuvo ocasión de felicitar al joven que lo había reemplazado como nuevo ídolo británico de la F1: «Hizo un trabajo formidable. Corrió una muy buena carrera y tuvo la suerte de contar con un buen coche, aunque por encima de todo hizo las cosas bien».

Lewis estaba más que satisfecho con su papel en Australia, y el resultado le dio una confianza renovada: entonces sí se sentía capaz de predecir que algún día sería campeón del mundo, aunque la modestia le impedía decir que sería en su primera temporada. Reconoció haber disfrutado al máximo su debut: «La F1 es el mayor desafío al que me he enfrentado. Soy muy competitivo y siempre quiero ganar. Mi sueño es vencer para ser campeón del mundo. Tres años es margen suficiente para verme levantando el Mundial».

Su debut con un tercer puesto era el mejor resultado que lograba un piloto británico en su primer gran premio en cuarenta y un años, desde que Mike Parkes acabara en segundo lugar del podio en el GP de Francia. Lewis terminó 11,3 segundos por detrás de Alonso, quien a su vez cruzó la meta 7,2 segundos detrás del velocísimo finlandés. El resultado lo convertía también en el primer debutante en subir al podio desde que Jacques Villeneuve hiciera lo propio en 1996. No hay que olvidar, eso sí, que el canadiense ya se había fogueado previamente en la IndyCar Series estadounidense. Y, para ser justos, Raikkonen también logró un récord al convertirse en el primer piloto de Ferrari en ganar en la primera carrera del campeonato desde Nigel Mansell en 1989. Era, además, la primera vez en la historia del Mundial de F1 (obviamente, a excepción del primer GP de la historia, celebrado en 1950) que los tres pilotos que subían al podio debutaban con sus respectivos equipos.

El finlandés se llevó los diez puntos que entonces se otorgaban al ganador, situándose primero en la clasificación, seguido de cerca por Alonso, con ocho puntos. Lewis había entrado en los puntos en su primera carrera de GP, pero muy pocos se aventuraron a decir que esos seis puntos le darían alas en la carrera por el campeonato.

Mark Sharman, director de ITV Sport, lógicamente también estaba contento por la actuación de Hamilton en Melbourne. Sabedor de que si Lewis prorrogaba su excelente arranque podía suponer un aumento de los índices de audiencia, aseguró estar convencido de que el joven de Stevenage estaba llamado a ser el

próximo icono del deporte británico: «Si Lewis empieza a ganar carreras, enseguida se convertirá en la mayor estrella deportiva del país. Pertenece a una nueva generación de jóvenes deportistas que, como Theo Walcott o Amir Khan, representan un soplo de aire fresco. Es realmente emocionante».

El expiloto de F1 Mark Blundell, principal analista de ITV, coincidía con Sharman y, además, sostenía que Lewis iba camino de convertirse en una superestrella con McLaren: «Estamos hablando de un equipo multimillonario. Todo su trabajo y las esperanzas de sus patrocinadores están puestas en él. Es el primer piloto negro, ha generado mucha expectación tras su victoria en la GP2 el año pasado, pero ahora todo se reduce a que es un magnífico piloto recién llegado. La F1 perdió una superestrella el año pasado con la retirada de Michael Schumacher, y la gente se pregunta si habrá encontrado su reemplazo».

Lewis aseguró haber disfrutado mucho de la carrera y valoró el esfuerzo de sus mecánicos y la asistencia técnica: «Estoy exultante. El resultado de hoy supera con creces el debut que había soñado. Muchas gracias al equipo por haber trabajado tan duro durante el invierno para asegurarse de que llegara en las mejores condiciones posibles. Hice una buena salida, pero los BMW empezaron muy fuertes y Kubica se puso por delante. No había espacio por dentro, así que me fui hacia la izquierda y conseguí rebasar tanto a Kubica como a Fernando para ocupar el tercer puesto al apurar la frenada. La carrera estaba al rojo vivo y yo estaba dándolo todo. Cometí varios errores, pero ninguno de gravedad, de modo que disfruté mucho. Fue genial poder liderar la carrera durante unas cuantas vueltas, aunque sabía que era algo provisional. Fernando me adelantó en la segunda parada en boxes, ya que fue capaz de estirar más su permanencia en la pista, mientras que yo perdí algo de tiempo con los doblados. Tenemos mucho trabajo por delante, tanto en los test de Malasia como para el resto de la temporada, pero es indudable que podemos construir algo a partir de lo que hemos logrado hoy».

Fernando Alonso afirmó estar encantado con el debut de su McLaren: «Ha sido un fantástico inicio de temporada y en mi

carrera como piloto de McLaren Mercedes. Claro que siempre es mejor ganar, pero Raikkonen hoy ha sido un poco más rápido que nosotros. De todos modos, estoy más que satisfecho. Mi salida ha sido algo extraña: los dos BMW iban muy rápido de inicio y yo estaba tan pendiente de defender la entrada de Heidfeld por fuera que me fue imposible quedar por delante. Luego, estuve un tiempo detrás de Lewis y me concentré en seguirle el ritmo, descolgándome cada tanto para que se enfriara el coche. Recuperé el segundo puesto tras la segunda entrada en boxes, ya que pude hacer dos vueltas más. En un principio iba a ser una vuelta, pero al ir a rebufo de Lewis logré ahorrar suficiente combustible para una vuelta más. Ahora toca seguir trabajando duro para estar en las mejores condiciones posibles para vencer a Ferrari en el GP de Malasia».

Ron Dennis expresó su satisfacción por el rendimiento de sus dos pilotos. Pero, como era de esperar en alguien tan perfeccionista como él, estaba decepcionado por no haber ganado: «Como siempre, vinimos a Australia a ganar, pero la estrategia adoptada por BMW, en cierto modo inesperada, fue muy perjudicial para nuestras aspiraciones. Tras el primer repostaje de Heidfeld, la diferencia era demasiado grande como para tratar de salvarla de manera realista y, en consecuencia, nuestra estrategia terminó fracasando. Ambos pilotos han firmado una magnífica actuación que nos permite encabezar el campeonato de constructores por un estrecho margen. Quisiera dar las gracias al equipo de pruebas y a todo el personal del Centro Tecnológico de McLaren, que han trabajado con ahínco durante el invierno, contribuyendo sobremanera a la intachable fiabilidad que hemos visto en nuestros monoplazas durante el fin de semana. Los próximos test en Malasia nos permitirán mejorar la competitividad de nuestros coches».

Norbert Haug, por entonces director deportivo de Mercedes-Benz en McLaren, dio un voto de confianza tanto a Alonso como a Lewis: «Hemos empezado la temporada con buen pie: Fernando y Lewis han sumado 14 puntos en su carrera de debut. Fernando demostró con su actuación por qué es bicampeón del mundo, mientras que Lewis ha tenido un inicio perfecto en la máxima

categoría, demostrando ser digno merecedor de la confianza que hemos depositado en él los últimos diez años».

Otro aspecto interesante del GP de Australia del 2007 es que sirvió para que otros dos pilotos, Heikki Kovalainen y Adrian Sutil, debutaran en la F1. De este último se decía que, de fichar por una escudería potente, podría haber desplazado a Lewis. Fue 17.º en Melbourne y, con el tiempo, su carrera en la F1 ha sido bastante mediocre. Por otro lado, la experiencia de Kovalainen en Australia resume el buen hacer de Lewis para poder terminar tercero y cuán competitiva e implacable puede ser la F1 si se comete un solo fallo, por pequeño que este sea.

El finlandés, de veinticinco años, había ascendido, pasando de probador a sustituto de Fernando Alonso en Renault, después de la marcha del asturiano a McLaren. Pero en la vuelta 40 hizo un trompo en la chicane Jones y perdió su posición ante Felipe Massa. Además, se salió de pista en varias ocasiones y, finalmente, terminó en 10.º lugar, lo que le valió la reprimenda pública del jefe de Renault, el italiano Flavio Briatore, que definió su debut como «un bodrio».

Mientras, Lewis protagonizaba los programas deportivos del Reino Unido tras su brillante debut. La BBC dio pie a una avalancha de comentarios en la web del programa *606* tras proclamar lo siguiente: «Dado que McLaren fue holgadamente el segundo coche más rápido en Melbourne —y puesto que solo uno de los más rápidos Ferrari tuvo ocasión de ganar tras los problemas de Felipe Massa en la clasificación—, es justo que Hamilton haya terminado tercero. Su actuación fue mucho más destacable en comparación con la de su compañero de equipo, Fernando Alonso. Estamos hablando del mejor piloto del mundo, un bicampeón de F1, alguien que el año pasado peleó de tú a tú y venció a Michael Schumacher, al que muchos consideran el mejor piloto de la historia y quien sin duda es el más grande de su generación. Y, pese a todo, Hamilton tuvo la temeridad de adelantar al ilustre español por fuera, al inicio de la carrera, obligándolo así a desfondarse durante el resto del GP. Se podría contar con los dedos de la mano el número de pilotos que podría hacerle eso a Alonso

con el mismo coche, no digamos ya tratándose de su debut en la F1. Lewis dejó su impronta sin titubear, y es indudable que tanto Alonso como el resto de los pilotos habrán tomado nota».

Los comentarios desataron la reacción de muchos aficionados, entre ellos Graham Parkin: «Tuve la suerte de ver correr a Lewis en la GP2 en Silverstone el año pasado, y recuerdo una maniobra increíblemente parecida a la que hizo en el inicio de la carrera de Melbourne para adelantar a Alonso. La única diferencia fue que en Silverstone logró adelantar a tres coches en una curva en la que supuestamente no se puede adelantar. Durante el resto de la carrera se llevó una ovación cada vez que completaba una vuelta. Todo el mundo hablaba de Hamilton y del desperdicio de talento que sería si en dos años no estuviera al volante de un monoplaza de F1. Es la mayor esperanza británica para volver a tener un campeón del mundo».

Alan Dove, aficionado al *karting,* declaró que ya iba siendo hora de que Lewis fuera elogiado como se merecía: «¡Me alegro de que todo el mundo haya visto al fin lo bueno que es Lewis Hamilton! En el Reino Unido, el mundo del *karting* lleva diez años alabándolo. Yo corrí contra él cuando tenía diez años, y era un verdadero genio. Es más, me atrevería a decir que desde entonces no ha mejorado tanto en realidad. ¡Siempre ha sido así de bueno!».

La excelente web grandprix.com resumió el desempeño de Lewis con gran fineza al hacer un símil con el mundo del celuloide: «El debut de Lewis Hamilton parecía sacado de una película de Hollywood. Se pegó a la línea exterior de la pista sabiendo que Robert Kubica, eterno rival de Lewis, con aspecto del clásico villano nórdico al que Bruce Willis tirotea en el minuto 94 de la película, estaba a su lado. Y lo que es peor (ahora en cámara lenta), Kubica empezó a tomar ventaja y a moverse de un lado a otro delante de nuestro héroe. Como emulando a Sylvester Stallone, Lewis dio un rápido volantazo a la izquierda y se lanzó en picado por la línea exterior, trazando un elegante arco que le permitió adelantar no solo al malvado polaco (que, a decir verdad, parece muy buena gente), sino también al bicampeón del mundo Fernando Alonso, para hacerse con el tercer puesto. (Y ahí es

cuando suena la clásica música de fondo emotiva.) Asistíamos al nacimiento de una estrella: Lewis Hamilton estaba manteniendo a Fernando Alonso a raya en la más pura tradición de los antiguos cómics de superhéroes. El doble campeón mundial estaba sudando tinta para doblegar al valiente debutante».

Sin duda era una noticia maravillosa. Todo cuando tenía que hacer Lewis era seguir demostrando que era digno merecedor de los elogios y el bombo publicitario crecientes, que ese podio en Melbourne no había sido casualidad, sino que había llegado para quedarse. Allí estaba el nuevo Schumacher, capaz de mantener la cabeza fría y, al mismo tiempo, añadir a la mezcla unas gotas de la legendaria temeridad de Senna. Tenía tres semanas para analizar su éxito inicial y ponerse a punto con un nuevo test en otro país lejano. La ciudad malasia de Sepang ansiaba la llegada de la joven estrella. La pregunta era si sería capaz de escapar ileso y mantener la frialdad en este caluroso y húmedo circuito construido en lo que antes era selva.

# CAPÍTULO 8

## ESTRUENDO EN LA SELVA

Las horas previas al segundo gran premio de su vida, en Sepang, el 8 de abril del 2007, Lewis Hamilton ya estaba a mil revoluciones. Si Melbourne había sido una introducción relativamente fácil al estresante mundo del automovilismo de alta competición, sumado a que apenas se esperaba nada de él en su carrera de debut, las circunstancias eran totalmente distintas en el ambiente sumamente húmedo del país asiático. A esas alturas todo el mundo sabía que Ron Dennis y McLaren habían estado escondiendo y cultivando un fenómeno, y que Lewis Hamilton no era el típico jovencito arrojado sin más a la trituradora de la F1. En absoluto. Estaba más cerca de ser un producto casi acabado antes incluso de haber echado a andar. Un piloto sin parangón que no solo había cumplido con las expectativas, sino que las había superado.

Sepang era el ejemplo perfecto de la visión de Bernie Ecclestone, director de la F1, para el desarrollo de este deporte. La pista había sido expresamente construida en 1999 en una zona que antes era selva. Era formidable, el primero de una nueva generación de circuitos ultramodernos que destacaban por su alta tecnología. También formaba parte de la estrategia del Gobierno de Malasia para atraer nuevas inversiones al país: a mediados de la década de 1990, el entonces primer ministro, Mahathir Mohamad, estableció que para el 2020 Malasia sería una nación industrializada, y consideró que la mejor manera de lograrlo sería promoviendo la industria automotriz.

Petronas, la mayor petrolera del país, empezó a invertir grandes sumas en la F1 cuando Sauber y Proton, el fabricante

nacional de automóviles, trajo Lotus Engineering al país. Mohamad mandó construir una pista de velocidad en el marco de ese proyecto. Eso sí, no sería una pista cualquiera. En colaboración con Bernie Ecclestone, aspiraba a crear un nuevo estilo de circuito que sería la envidia de todo el mundo en cuanto a instalaciones y tecnología. Situado a poco más de 3 km de Kuala Lumpur, no defraudó: su combinación de largas rectas muy rápidas y curvas cerradas lo convertían en todo un desafío para los pilotos. Se podía adelantar, pero dominar el circuito exigía un pilotaje de alto nivel.

Aquel húmedo domingo, el circuito del futuro recibía al piloto del futuro. Lewis Hamilton, que había llegado en mitad de un calor sofocante el jueves previo a la carrera, estaba sorprendido por el grado de interés que había suscitado. Su discreto estilo de vida era pasado: todo el mundo en Sepang preguntaba por él. El interés no venía solo del Reino Unido: estadounidenses y alemanes también querían saber más, lo mismo que los anfitriones asiáticos. Estaba muy solicitado. Su tercer puesto en Melbourne explicaba el entusiasmo, pero su personalidad y trato amable suponían también un gran atractivo para una prensa y una afición que se habían distanciado de los pilotos durante el apogeo de Schumacher.

Este joven prodigio, negro y británico, representaba una agradable antítesis de la fría arrogancia, e incluso ausencia total de empatía, que algunos atribuían al alemán. Lewis, por el contrario, era cercano, cordial y, sobre todo, nada pretencioso. Suponía un giro radical en el mundo de la F1.

Nada más llegar, le preguntaron cuáles eran sus sensaciones. ¿Sería capaz de repetir la actuación de Melbourne o tal vez dejaría caer que había sido cosa del azar? Su respuesta fue reveladora. Dijo que no había ido a Sepang a especular con números, sino a ganar: «No hay ninguna prisa; todavía tenemos 16 carreras por delante. Pero estoy aquí para ganar, ya sea el primer fin de semana o el último. Solo me conformaré cuando llegue la victoria. Por lo que he visto de la pista antes de los test, puedo decir que parece un circuito fantástico. Su trazado, con curvas de distintas velocidades, permite rodar a buen ritmo. Y, además, es muy ancho, lo que promete mucho espectáculo».

A la pregunta de cómo estaba llevando tanta fama, Lewis respondió estar muy relajado, aunque parecía una experiencia extracorporal, como si estuviera sentado viéndose a sí mismo. El día anterior había visto en la ciudad un gigantesco cartel suyo y le resultaba «un poco extraño recibir tanta atención».

Por supuesto, estaba en desventaja natural en Sepang respecto a Alonso y a los otros pilotos: salvo por los test de la semana anterior, nunca había pilotado en ese circuito. Y sería exactamente igual cuando finalmente desembarcaran en Estados Unidos. Tenía cierta idea de cómo era gracias al simulador de McLaren en Woking, pero su única experiencia de primera mano había sido durante las pruebas, mientras que Alonso, por ejemplo, había ganado en Malasia en el 2005 y, en el 2006, había terminado segundo detrás de Giancarlo Fisichella. Estaba en clara desventaja, pero ¿acaso eso le preocupaba? El domingo terminó segundo, tras su compañero de equipo, Alonso, y con otros ocho puntos en su haber en la carrera por el título. Como diría el periodista deportivo Murray Walker: «Impresionante».

Lewis estaba encantado con cómo estaban yendo las cosas ya en los entrenamientos previos, y sentía que se había aclimatado bien: «Pese a ser mi primer GP de Malasia, tuve ocasión de conocer bien el circuito durante los test de la semana pasada. El calor y la humedad son como imaginaba, y para eso me he preparado. El entrenamiento de hoy ha sido bastante lineal, pero hemos dado varios pasos adelante. Las condiciones del circuito cambian constantemente, lo que complica encontrar el equilibrio adecuado. Estoy con muchas ganas de que llegue la sesión clasificatoria de mañana».

Felipe Massa consiguió la *pole* con Ferrari tras una sensacional última vuelta. El brasileño enmendó su error en la clasificación de Melbourne con un tiempo de 1:35.043, 0,267 segundos por delante de Alonso. Raikkonen fue tercero con 1:35.479 y Hamilton, cuarto, con 1:36.045. Una buena muestra de lo bien que estaba pilotando Lewis fue que sus compatriotas David Coulthard y Jenson Button, ambos mucho más experimentados que él, terminaran en los puestos 13.º y 14.º, respectivamente.

Tras la clasificatoria, Lewis reconoció haber levantado el pie cuando empezó a llover. Podría haber hecho un mejor papel, pero no quería correr riesgos en un circuito mojado. «El coche fue estupendamente —afirmó el británico— y estamos con la mirada puesta en el domingo. Soy optimista respecto de la carrera. Además, saldré por el lado limpio de la pista. Creo que podríamos haber copado la primera fila de la parrilla. Sin embargo, durante mi séptima vuelta empezó a chispear. Ya piloté con lluvia en los test de la semana pasada y sabía que la pista podía volverse resbaladiza, así que traté de no forzar.»

Durante la carrera hizo gala nuevamente de un pilotaje muy maduro y acompasado que le permitió terminar 17,5 segundos por detrás del ganador, Alonso. Fue la primera victoria del *crack* español con McLaren, que superaba así a Kimi Raikkonen en la clasificación, y, también, la primera del equipo desde el GP de Japón del 2005. Hamilton supo resistir a las embestidas finales de Raikkonen para confirmar su segundo podio consecutivo. Y tras pasar de cuarto a segundo en la primera vuelta, Lewis también se libró de un voluntarioso Massa. El brasileño había tratado de rebasar al inglés en la sexta vuelta, pero se pasó de frenada en una curva y se salió de la pista, lo que le retrasó hasta el quinto puesto.

El doblete de McLaren fue una enfática declaración de intenciones a Ferrari tras su triunfo en Melbourne. Ferrari reconoció que, aunque contaba con un coche más rápido, sus pilotos no habían podido con la pareja Alonso-Lewis. Como era de esperar a tenor del calor y la humedad, Lewis terminó exhausto, pero, aun así, fue coherente en sus declaraciones. Había sido la carrera más difícil en la que se había visto: «Defendí mi posición y, por suerte, logré mantener a Felipe y a Kimi detrás de mí. Supuso un gran esfuerzo y, además, hacía mucho calor en el *cockpit*. Tras una buena salida, conseguí adelantar a los Ferrari para ponerme segundo. Felipe me atacó, pero se salió de la pista y mantuve la segunda plaza. Kimi intentó darme caza en las últimas vueltas aprovechando que estaba teniendo problemas con el equilibrio del coche. ¡Fue una carrera brutal! Ya puedo decir que tengo experiencia pilotando en estas condiciones. El año que viene estaré

mejor preparado todavía. Ver por el retrovisor a los dos Ferrari, detrás de ti, a sabiendas de que han empezado más ligeros de combustible y que son más rápidos que tú... Tuve que emplearme a fondo, sin cometer errores hasta la última vuelta. Y, luego, sacar fuerzas de flaqueza, pero sin desfondarme para aguantar hasta el final. Defenderse es diez veces más difícil que tratar de adelantar a alguien cuando tienes a dos tipos más ligeros y quizá algo más rápidos. Ahora hay que centrarse en Baréin. Mi enhorabuena a Fernando, lo ha hecho muy bien».

Antes incluso de que los coches estuvieran metidos en los camiones, Ron Dennis ya estaba planificando el GP de Baréin. Y en un hueco dijo lo siguiente sobre el segundo puesto logrado por Hamilton: «Lewis sigue demostrando por qué se justifica el entusiasmo de todos aquellos que hemos trabajado con él durante años».

Baréin llegaba solo una semana después de Sepang, lo que apenas daba tiempo a Lewis para recuperarse del calvario de Malasia. Tocaba otro flamante circuito de última generación —conocido como Sakhir, en la desértica ciudad de Manama—, diseñado por un arquitecto especializado en la F1 con la intención de introducir el deporte en Oriente Próximo. En el 2004, Baréin se convirtió en el primer país de la región en albergar un gran premio de F1, y Lewis no necesitó mucho tiempo para aclimatarse. Claro que el circuito no le era nuevo: aquí había sellado una de sus mayores gestas antes de dar el salto a la categoría reina. En diciembre del 2004 venció en la primera edición del Superprix de Baréin de F3 tras empezar en el puesto 11.º. Haciendo un trabajo impecable subió hasta el cuarto puesto en la primera vuelta y, en la última, rebasó a sus dos grandes rivales, Nico Rosberg y Jamie Green, para hacerse con la victoria.

El recuerdo de aquella carrera le hizo albergar la esperanza de que podía repetir la proeza. Como en Malasia, demostró mucho temple pese al calor sofocante. Los meses de preparación física en Woking claramente habían dado frutos: su cuerpo había alcanzado un grado de recuperación sobresaliente desde la semana previa, cuando había terminado agotado tras la carrera de Sepang.

Con la vuelta al trabajo en Baréin, su padre, Anthony, expresó su satisfacción, pero también cautela. Aquel segundo puesto en Malasia lo había convertido en el primer piloto en hacer podio en las dos primeras carreras en las que participaba desde que otro británico, Peter Arundell, lo lograra en 1964. Eso llevó a Anthony a expresar su inquietud: «Tengo miedo a lo que pueda suceder. Está siendo una locura».

Lewis fue, de nuevo, el centro de atención de la prensa mundial que se había dado cita en el desierto. Y no los defraudó al responderles con aplomo lo que podían esperar de él: estaba a punto de hacer historia al convertirse en el primer piloto en subir tres veces seguidas al podio en su debut en F1, y en absoluto descartaba la posibilidad de ganar en su tercera participación. Jenson Button, el anterior predilecto de la afición británica, había necesitado 113 participaciones para ganar una carrera. Lewis, en cambio, era todo serenidad y confianza: «Estoy esforzándome al máximo. Tal vez sea este fin de semana, en la última carrera del año o, quizá, el año próximo. Hasta ahora no he cometido errores, pero es algo inevitable cuando llevas el coche al límite y tratas de superarte a ti mismo. En algún momento cometeré alguno».

El entrenamiento fue rodado gracias a la misteriosa habilidad que lo acompañaba a la hora de adaptarse a cualquier circuito. Tras unas cuantas vueltas para acostumbrarse a la pista de Sakhir, dijo: «La sesión de hoy ha sido muy positiva. En el primer entrenamiento la pista estaba muy sucia y resbaladiza, así que no valía la pena perder demasiado tiempo con los reglajes. En la segunda sesión hemos podido rodar más tiempo y hacer ajustes. Creo que he sido más rápido y regular que en otras tandas largas, lo cual invita al optimismo. Tenemos bastantes datos para analizar, así que, de momento, todo perfecto».

¿Cómo no iba a estar todo perfecto? Lewis se encontraba tercero en la clasificación de pilotos, cuatro puntos por detrás de Alonso y Raikkonen, y McLaren lideraba la tabla de constructores con 32 puntos, nueve más que Ferrari. La pregunta era si sería capaz de prolongar su sensacional inicio. La sesión de clasificación indicaba que sí. La *pole* volvía a ser para Massa, pero Lewis se

había colado en la primera fila de la parrilla por primera vez en su carrera. Alonso ya empezaba a murmurar y a fruncir el ceño de forma ostensible: el novato había superado por primera vez al doble campeón del mundo, su compañero más experimentado, y lo había hecho con el mismo coche. Esto supuso un punto de inflexión en su relación con Alonso. Aunque el asturiano, de entrada, había estado contento de tener un escudero menos experimentado, ahora, por primera vez, lo veía con otros ojos: de respeto a regañadientes y, posiblemente, temor.

Tras la clasificación, Lewis estaba, inevitablemente, eufórico: «Salir de la primera fila en mi tercer gran premio es algo increíble. Pero mi vuelta no ha sido para tanto. Al principio de la temporada he hecho mejores vueltas. La clasificación es muy dura, de mucha exigencia, y tienes que darlo absolutamente todo en la última vuelta. El viento cambia constantemente: a veces es de cola y, otras, viene cruzado. Me siento bastante tranquilo viendo cómo están yendo las cosas. Las sensaciones son buenas y estoy contento de estar donde estoy. Pero en la carrera no nos van a regalar nada. La primera curva promete ser complicada, ya que es muy estrecha. Pese a todo, ya he corrido en este circuito y me siento algo más cómodo. Tengo claro que la carrera de mañana va a estar muy reñida».

Al final hizo un papel todavía mejor, y tras la carrera del domingo quedó empatado a puntos en lo alto de la tabla. Massa logró la victoria (la tercera de su carrera) después de haber salido desde la *pole* con su Ferrari. Lewis acabó segundo, solo 2,3 segundos detrás del brasileño, y Raikkonen, tercero, a 8,5 segundos de Lewis. Alonso, consternado, cruzó la meta en quinto lugar. El resultado dio lugar a un triple empate a 22 puntos entre Alonso, Raikkonen y Hamilton.

Lewis admitió que estaba batiendo récords: «Estoy muy feliz por el resultado de hoy. Hacer tres podios de tres carreras posibles es fantástico. No hay duda de que hemos reducido las distancias con Ferrari y sé que todos van a seguir arrimando el hombro para mejorar todavía más de cara al GP de España. Pude seguir el ritmo a Felipe en mi primer tramo de carrera, pero tras el ecuador tuve

muchos problemas con el equilibrio del coche. A eso hubo que sumar problemas de subviraje y el no poder frenar tan tarde como hubiera deseado. Sin embargo, tras el segundo repostaje —cuando cambié a gomas duras— recuperé intensidad. He disfrutado mucho de la carrera de hoy y, con unas cuantas vueltas más, quizá podría haberle disputado el triunfo a Felipe».

Alonso trató de salvar la cara en lo que había sido un resultado pobre para sus intereses, culpando al coche y afirmando que revertiría la situación para la siguiente parada: Barcelona, donde corría como local: «En parte estoy contento porque me voy con cuatro puntos y sigo liderando el campeonato, lo cual es importante. La carrera no ha salido como esperaba, pero son cosas que pasan. Me costó llevar el ritmo y conseguir un buen agarre, factores que te impiden pilotar como querrías. Uno siempre empieza la carrera pensando que puede ganar, pero tras seis o siete vueltas sabía que no iba a ser fácil. No pude mantener el ritmo ni de los Ferrari ni de Lewis, y al final tuve que conformarme con el quinto puesto. Ahora solo quiero pensar en las próximas dos semanas y en el trabajo que llevaremos a cabo para seguir mejorando el coche antes de correr en Barcelona», sentenció.

Ron Dennis procuró no hurgar en la herida, evitando exaltar el formidable logro de Lewis: «Aunque no podemos decir que haya sido un día perfecto, nos marchamos de Baréin encabezando ambos campeonatos, algo estupendo para el equipo. Fernando sufrió con el equilibrio de su coche y no terminamos de ajustar los reglajes. Lewis se sintió más cómodo e hizo una muy buena carrera».

Era momento de darse un respiro de tanta actividad. Lewis y el equipo McLaren partieron de Baréin rumbo a Inglaterra poco después de finalizar la carrera del 15 de abril. Tenía por delante casi un mes lejos de los circuitos hasta la carrera de Barcelona, prevista para el 13 de mayo. Pero de ninguna de las maneras iba a ser un mes de vacaciones. Podía volver a casa y desconectar un par de días antes de regresar a Woking, donde debía continuar con los entrenamientos y las pruebas.

Alonso también estaba ocupado, en su caso recuperándose del golpe que había supuesto ser derrotado por su número dos. Volvió

a España a lamerse las heridas, decidido a recobrar el mando cuando se reanudara la contienda en el Circuit de Catalunya.

Situada media hora al norte de Barcelona, esta pista, inaugurada en 1991, ocupaba ya un lugar especial en el corazón del asturiano, pues el año anterior había ganado la carrera con su Renault y encaraba la cita del 2007 con mucha confianza. Había aplaudido, además, los cambios realizados al circuito para el 2007, incluida una estrecha chicane que habían añadido para que fuera un punto de adelantamiento: «Echaré de menos las dos últimas curvas, porque como piloto prefiero las curvas rápidas, ya que son más divertidas. Sin embargo, debería permitirnos aprovechar el rebufo en la recta principal antes de intentar adelantar en la primera curva, lo cual siempre es de agradecer. Uno de los inconvenientes del trazado es que adelantar siempre ha sido muy difícil, ya que las dos curvas previas a la recta principal se tomaban a gran velocidad, lo que dificultaba aproximarse al piloto de delante. Eso ahora va a cambiar».

También dejó claro que no esperaba que Hamilton lo superara corriendo en casa, dando a entender que el mes alejado de la F1 le había ayudado a superar la desilusión de Sakhir. «No hice una buena carrera en Baréin —aseguró—, pero a principios de esta semana hemos hecho unos test muy valiosos que nos van a ayudar a entender cómo rinde el coche en el Circuit de Catalunya y esos cambios en el trazado.»

Cuando Lewis llegó a Barcelona, parecía como si no le importara lo más mínimo lo que Alonso pudiera pensar o decir en público. Los años de férreo entrenamiento con McLaren le habían enseñado que en lo único que había que centrarse era en uno mismo. Al inicio de los primeros libres se mostró tan accesible como de costumbre, aunque reconoció que la fama lo había sorprendido. Los efectos de la popularidad en su vida cotidiana se habían hecho notar cuando al fin pudo darse un respiro entre Baréin y Barcelona en su casa familiar de Tewin (Hertfordshire). «Me resultó extraño volver siendo lo que la gente llama una "celebridad" —comentaba—. Al llegar a casa había fotógrafos esperándome en la puerta. Hacen guardia en sus coches de las ocho

de la mañana a las seis de la tarde. Es muy raro, pero así son las cosas. Por suerte para mí, aún no he llegado a la cima y no me siento acosado. Eso sí, poco a poco, la gente empieza a reconocerme cuando voy por la calle.»

Otra muestra de su encanto: ninguna de las típicas quejas sobre los inconvenientes de ser una estrella, más bien la aceptación de que así son las cosas cuando uno es objeto de interés público. Un ejemplo que algunas «estrellas» harían bien en seguir. El periodista Piers Morgan me dijo en una ocasión que lo que más detestaba de los famosos era que se quejaran de ser fotografiados y de tener que responder a preguntas sobre su vida privada. «¡Es parte de ser famoso! ¡Si no soportas el calor, salte de la cocina, y punto!» No podría estar más de acuerdo con esa opinión.

Y hablando de estrellas, varias grandes leyendas de la F1 se apresuraron a felicitar a nuestro joven piloto durante los entrenamientos en Barcelona. El mítico Jackie Stewart abrió el camino: «En estos momentos corre para uno de los mejores equipos del mundo y lo hace con un coche competitivo. Sin embargo, ha sido capaz de conseguir más logros en un breve lapso de tiempo que ningún otro piloto en sus inicios en la F1. No es nada sencillo empezar en la F1 y plantarle cara a las grandes figuras del momento. Que un piloto novato haga eso con tal consistencia, y sin cometer los errores propios de un principiante, tiene mucho mérito. No es raro que un piloto lo haga muy bien en su primer año y, luego, tenga un bache en el segundo. Eso es de esperar. Pero, en el caso de Lewis Hamilton, estoy convencido de que en los próximos tres años entrará en la pelea por el título y, quizá, incluso lo gane».

También se unió al coro de alabanzas Michael Schumacher, que viajaba a España para asistir a su primer gran premio desde su retirada. Afirmó haber seguido a Lewis incluso cuando corría en la GP2: «Está haciendo un magnífico trabajo. Está muy bien preparado y es rápido. No me sorprende después de haber visto sus carreras el año pasado. Lo que quizá sí sorprende es que mantenga ese nivel de regularidad, pero ahí lo tienes...».

A Schumacher no le faltaba razón: en los primeros

entrenamientos libres, Lewis se destacó tras completar una vuelta cuatro décimas de segundo más rápido que Alonso. Sabía que aquello era un desafío al asturiano y, esbozando una gran sonrisa, dijo: «Hemos terminado nuestro programa de planificación previa centrándonos en los neumáticos y los reglajes. Todo ha ido bien. Marqué mi mejor tiempo al comienzo de la sesión y, después, he mantenido la consistencia, lo que me da confianza de cara al fin de semana».

Al día siguiente, una vez finalizada la sesión clasificatoria, le bajaron un poco de las nubes: Massa había logrado otra *pole* tras firmar un tiempo de 1:21.421, mientras que Alonso se aseguraba la segunda plaza de la parrilla con un registro de 1:21.451. Raikkonen era tercero con 1:21.723 y Lewis, cuarto, con 1:21.785.

La afición española se llevó una decepción después de que Alonso no lograra la *pole,* pero él era bastante optimista. Tal vez tenía que ver con el hecho de que hubiera recuperado el protagonismo en detrimento de su número dos, a quien veía cada vez más como un rival en potencia que como el fiel escudero que esperaba. «Por ahora, las cosas nos están saliendo bien. El coche está rodando estupendamente y acabar en la primera fila es la confirmación del ritmo competitivo que hemos tenido todo el fin de semana. Con suerte veremos una lucha muy disputada, lo que no hace sino demostrar lo reñida que está la competición. No podría haberle sacado más jugo al coche. Mis dos vueltas clasificatorias fueron buenas. Ya veremos mañana.»

De nuevo, culpaba al coche, no a sí mismo, por no haber rodado más rápido o no haber sido mejor. Lewis se abstuvo de hacer comentarios. Se retiró a su autocaravana y pensó en cómo mejorar la jornada siguiente. Por su parte no había reproches, sino un enorme empeño por demostrar su valía cuando de verdad había que hacerlo. Y eso es precisamente lo que hizo el domingo. Pese a salir en cuarto lugar de la parrilla, venció a Alonso en su tierra: otro hito para la colección. Massa sumó otra victoria, con un tiempo final de 1:31:36.230. Lewis, segundo, entró 6,79 segundos detrás del brasileño, y Alonso, tercero, a casi 11 segundos del inglés.

Esto poco tenía que ver con el victorioso regreso a casa que Alonso imaginaba. Y peor aún era el hecho de que Lewis hubiera conseguido hacer su cuarto podio consecutivo (era su tercer segundo puesto seguido), lo que lo convertía no solo en líder en solitario del campeonato, sino también en el más joven de la historia en ostentar ese honor. Seguirían más malas noticias después de que la investigación de McLaren confirmara que Alonso solo podía culparse a sí mismo de haber sido superado por Lewis: su roce con Massa en la primera curva de la primera vuelta lo había hecho salirse a la grava. El error lo mandó al cuarto lugar y provocó que se dañara uno de los deflectores aerodinámicos de la parte derecha del chasis.

El liderato en solitario de Hamilton fue un momento muy emotivo para todo McLaren. Había roto un récord que hasta entonces ostentaba el fundador del equipo, Bruce McLaren. Lewis era apenas un mes y dos días más joven que el neozelandés cuando ganó su legendario gran premio en Argentina en 1960. Aunque no era fácil rebajar la sensación de euforia que le producía la situación, el inglés hizo todo lo que pudo por conservar la calma tras generalizarse la opinión de que podía ser campeón del mundo en su primera temporada. «No diría que esto me da alas para pensar que puedo ganar el Mundial en mi primer año, pero desde luego es una buena noticia. No deja de ser mi temporada de debut y, como es natural, habrá altibajos. Si seguimos sumando podios, tal vez podamos hacer algo importante», remachó Lewis.

En la carrera, tras una buena salida que le permitió adelantar a Raikkonen antes de entrar en la primera curva, se colocó acto seguido en segunda posición al beneficiarse del roce entre Alonso y Massa. Lewis reconocería luego que tener un buen comienzo era fundamental para sus aspiraciones de hacer podio: «La clave estaba en asegurarme la mejor posición posible en la primera curva. Apenas había espacio cuando [Alonso] volvió a la pista, pero conseguí pasar. En los primeros compases me costó calentar los neumáticos y el coche tendía a sobrevirar ligeramente. Pero tras completar varias vueltas, las cosas mejoraron considerablemente. La diferencia con Felipe, eso sí, ya era demasiado grande. En el

segundo *stint* me perjudicó el tráfico, pero es algo que a veces ocurre. Tuvimos buen ritmo en el tramo final. Hemos sabido mejorar y mis aspiraciones siguen intactas. Es increíble correr en mi cuarto gran premio, frente a todos estos grandes pilotos, y salir liderando el campeonato. El equipo ha trabajado muy duro desde Baréin, y aunque no hemos ganado, creo que tenemos que mantener la cabeza muy alta: somos líderes en ambas clasificaciones».

Alonso, por su parte, en esa ocasión achacó la derrota a los neumáticos. Y aunque reconoció haber cometido un error en la primera curva, fue incapaz de apoyar o elogiar a su compañero: «Todas mis opciones de ganar se esfumaron después del incidente en la primera curva. Nada más salir me fui hacia el borde de la pista, conseguí ir a rebufo de Felipe y atacarle en la primera curva, ya que iba medio coche por delante. Sin embargo, tras tocarnos tuve que irme a la grava para evitar un accidente. Los dos tuvimos suerte de terminar la carrera. A raíz de eso, caí hasta el cuarto puesto en la segunda curva. Tuve que adaptarme a los daños que había sufrido el coche, que a su vez afectaron al equilibrio de este durante el resto de la carrera. En el segundo tramo perdí más tiempo todavía a causa de los neumáticos».

Ron Dennis se veía de nuevo en una situación difícilmente imaginable: el novato había vuelto a poner contra las cuerdas a su flamante fichaje multimillonario. Y una vez más hizo gala de su capacidad táctica para evitar reprochar a Alonso el error en la primera vuelta. Las alabanzas a Lewis también fueron comedidas: «Para el equipo es todo un logro afrontar el inminente GP de Mónaco encabezando ambos campeonatos. Nuestro ritmo fue algo flojo en el sector medio. Y la carrera de Fernando se vio dificultada tras dañar un deflector al tratar de rebasar a Massa en la primera curva. Lewis volvió a ofrecer una buena actuación. Y, como es de imaginar, seguiremos apretando en nuestro programa de perfeccionamiento para poner al equipo en la mejor posición posible para ganar tantas carreras restantes como sea posible».

¿Lewis volvió a ofrecer una buena actuación? ¡Cualquiera habría dicho que acabó en el puesto 15.º! Norbert Haug, director

de Mercedes Motorsport, fue algo más espléndido en sus elogios: «Es fantástico que Lewis y Fernando lideren la clasificación de pilotos tras solo cuatro carreras. ¡Enhorabuena y gracias a todo el equipo por mandar también en la tabla de constructores! Lewis ha vuelto a hacer un trabajo sensacional: seguiremos esforzándonos para tratar de ir a más. Esperamos con impaciencia la próxima carrera, en Mónaco, dentro de dos semanas».

Un editorial de F1 Pit Box remarcaba que Hamilton podía entonces ganar el título de manera opuesta a como lo consiguió Alonso en el 2005: «Lewis Hamilton es líder de la clasificación. Su sorprendente año de debut continúa tras otra carrera fabulosa. Aun cuando su elección de neumáticos parecía estar pasándole factura en el tramo final de carrera, se negó a rendirse y mantuvo la diferencia frente a Alonso, pese a rodar este más rápido gracias a sus gomas más duras. Esto se asemeja a cuando Alonso cimentó su primer campeonato gracias a una racha de segundos puestos tras apuntarse unas cuantas victorias. No veo por qué Hamilton no podría hacer lo mismo, pero a la inversa».

Lewis Hamilton ya estaba con la mirada puesta en Mónaco. Comandaba la clasificación de pilotos con 30 puntos, por delante de Alonso (28), Massa (27) y Raikkonen (22), obligado a abandonar en la décima vuelta debido a un problema mecánico. Además, en Montecarlo siempre había estado abonado a la victoria: el año anterior había ganado en la GP2 y, en el 2005, fue primero en el GP de Mónaco de F3. Estaba decidido a lograr el triplete. Sin embargo, lo que comenzó como un sueño se convirtió en algo bastante perturbador. Algo que ni él, ni Alonso, ni Ron Dennis podían haber anticipado en su primera temporada al terminar una polémica carrera en la ciudad de los casinos. Ahora bien, según se acercaba el momento, surgió otro aspecto más positivo con relación a su primera campaña. Cada vez estaba más claro que había cambiado el panorama de la F1 a mejor, o, como algunos aseguraban, incluso la había salvado...

# CAPÍTULO 9

## EL CHICO QUE SALVÓ LA FÓRMULA 1

A medida que avanzaba la temporada, cada vez quedaba más claro que Lewis Hamilton había hecho mucho más que simplemente tener un enorme impacto personal en este deporte: sus gestas también habían transformado el devenir del automovilismo. De pronto se había puesto de moda un deporte que estaba estancado. Por primera vez en muchos años, nadie se perdía una carrera en la televisión, y el arrojo de Lewis había atraído a más aficionados de los que jamás se podía imaginar en la predecible era de Michael Schumacher. Yo mismo, sin ir más lejos, observé el espectacular impacto que Lewis había producido cuando, en septiembre del 2007, mi madre me telefoneó inesperadamente ¡para preguntarme en qué puesto iba en el GP de Italia en Monza! Hasta mis hijos, Frankie, de nueve años, y Jude, de siete, habían sucumbido al irresistible encanto del último héroe británico, e indefectiblemente ponían ITV1 los domingos para ver el desenlace de la segunda mitad de la temporada. Como por arte de magia, Lewis Hamilton había logrado que el automovilismo pasara de un deporte casi marginal a un espectáculo de masas. Y algunos, expertos en la materia incluidos, defenderían incluso que el de Stevenage se había erigido en un insólito salvador de la F1 y del GP del Reino Unido celebrado en Silverstone, en peligro de desaparición desde hacía un par de temporadas. En pocas palabras, Lewis había desatado un nivel de interés inusitado en el país desde que, a mediados de los noventa, Damon Hill se convirtiera en el último piloto británico en ganar un Mundial. El efecto Lewis se notaba incluso en las categorías base del automovilismo: los circuitos de *karting,* por

ejemplo, estaban llenos de niños que querían correr en kart.

Un portavoz de ITV, el canal que posee los derechos de televisión de la F1, resumía así el impacto que había tenido Lewis: «Hamilton no solo gusta a los acérrimos de toda la vida, sino también al ciudadano de a pie. Es joven y negro, y eso se observa en los nuevos grupos demográficos que integran la audiencia». Según transcurría la temporada, los índices de audiencia de ITV durante los grandes premios casi se duplicaron, y la revista *Autosport* aseguró que las ventas se habían disparado como no ocurría desde hacía muchos años. Todo, reconocían, gracias a Hamilton.

Consciente de todo esto, pedí a Chris Hockley, experto en F1 y periodista del *Sun,* que investigara de qué manera Lewis había cambiado el contexto de la F1, haciéndola llegar a un público mucho más amplio. Sus explicaciones y revelaciones fueron de lo más interesante.

«No es ninguna coincidencia que, en este siglo XXI de sobrecarga informativa, los cuentos de hadas hayan vuelto a convertirse en éxitos de ventas. Y del mismo modo que Harry Potter o la mítica hazaña de los Hobbits se han apoderado de nuestra imaginación en el cine, el joven aventurero Lewis Carl Hamilton, así llamado por uno de los grandes héroes olímpicos de todos los tiempos, nos tiene pegados a la pequeña pantalla para ver el episodio más reciente de su increíble periplo. Hamilton no solo ha conseguido por sí solo devolver a la F1 a la cúspide del deporte mundial, sino que ha avivado la llama de este espectáculo y, por si fuera poco, ahora le está echando gasolina. Detrás de esas llamas está el comedido estilo de Lewis: un tipo tranquilo, meticuloso y sosegado, pese a la vorágine de eventos a la que se ha visto arrastrado. Tras conquistar la F1 en cuestión de semanas, su figura se ha proyectado tras compartir página con famosos en periódicos de todo el mundo. Cuando *Bizarre* (la sección de cotilleos del *Sun*) se hizo eco de la noche en que salió de juerga con los raperos P. Diddy y Pharrell Williams, Lewis supo que había aterrizado en el *showbiz* no solo como piloto de F1, sino como celebridad. Las chicas quieren besarle; las madres, achucharle; los padres lo

admiran y los niños sueñan con ser como él. Su estratosférico ascenso ha disparado un 50 por ciento la audiencia televisiva de la F1 en el Reino Unido. Y la pasión por este deporte ha aumentado a nivel mundial, incluso en Estados Unidos, territorio por excelencia de la NASCAR, donde se han visto obligados a ver cómo un novato derrotaba al vigente campeón del mundo tras imponerse en el GP de Estados Unidos.

»En resumidas cuentas, Lewis ha devuelto el automovilismo a las masas. Pero lo ha hecho sin alterar su naturaleza. La F1, que durante años ha ligado su evolución a la ultramoderna tecnología aerodinámica que hace que adelantar sea una quimera, sigue reduciéndose, en buena medida, a una salida meteórica por salir airoso de la primera curva, seguida de un estirón a gran velocidad y algún cambio de orden que otro fruto de los repostajes. Por más superhéroe que lo consideremos, Lewis no puede influir excesivamente en eso.

»Entonces, ¿cómo se explica que tenga tanto tirón y que incluso esté salvando el pellejo a comentaristas de televisión que empezaban a quedarse sin recursos para narrar la monotonía de un automovilismo sin alma? Las respuestas, como es natural, son muchas y variadas, y cada una contribuye a lo que a la gente de la F1 le gusta denominar "el combo". Como si de un modernísimo monoplaza se tratara, existe la posibilidad de desgranar sus distintos componentes. Pero, ¡ojo!, la lista va aumentando a diario...

»*Su encanto.* Empiezan a ser legendarias la amabilidad y educación —casi impropias de alguien de veintidós años— con que el apuesto Lewis afronta cualquier ráfaga de preguntas. "¿Cómo explicarías tu dominio al volante?", le preguntan. A lo que responde: "Trato de hacer las cosas lo mejor que puedo". Imposible que madres y abuelas no lo tengan en un pedestal. ¡Qué chico tan majo!

»*Su modestia.* La tímida sonrisa que nos regala cada vez que en la previa de un gran premio le entrevista un belicoso presentador de las noticias, más acostumbrado a tratar con sucesos atroces, que lo describe como un "fenómeno global" y lo compara

con el superlativo Tiger Woods.

»*Su convicción.* Una confianza inquebrantable e impávida en su propia destreza a la hora de pilotar y para atreverse con situaciones impensables para el común de los mortales. Sería un tópico decir que esa convicción "se esconde" detrás de su carácter discreto. Y, además, sería falso. Por más humilde que sea, Lewis emana constantemente un aura rebosante de "brillo y confianza", dos palabras que, por cierto, podrían encajar perfectamente con el eslogan de una marca de dentífrico.

»Recuerdo cuando lo conocí el año pasado en la ceremonia de entrega de los Premios Autosport, los Óscar del mundo del motor. Lewis, que acababa de ser anunciado como piloto del equipo McLaren Mercedes de F1 para el 2007, recibió allí otra medalla. Ron Dennis, jefe de McLaren, pronunció un extraño discurso en el que advirtió a Lewis que la prensa británica lo adularía con el siniestro propósito a largo plazo de machacarlo. Como colaborador de un tabloide, me sentí en la obligación de decirle a Lewis que Ron estaba pecando de paranoico y que íbamos a apoyarlo al 110 por ciento.

»Esperé mientras Dennis presentaba a Lewis al invitado de honor de la velada, Carlos Reutemann, antigua leyenda de Ferrari y destacado político en su Argentina natal. Acto seguido, intervine para tranquilizarlo cual amable tío que charla con su inocente sobrino. Lewis escuchó con paciencia y me dio las gracias asintiendo y mostrando su comprensión. No obstante, aunque no lo dijo, su serena mirada no dejó lugar a dudas de que tener el apoyo de los medios estaba muy bien, pero que en realidad no lo necesitaba para alcanzar su objetivo. Eso, simple y llanamente, se consigue en la pista. Era demasiado cortés como para criticar mi tono condescendiente, pero al alejarme de él lo cierto es que sentí cierta culpa.

»*Su familia.* El apoyo que Lewis ha recibido de su familia ya ha sido debidamente relatado. Su padre, Anthony, le es tan fiel que es prácticamente imposible ver a su hijo en un circuito sin su compañía. Ron Dennis, mentor de Lewis durante años, está considerado su segundo padre, aunque eso no impidió que por el

*paddock* circule el rumor de que los Hamilton estaban decididos a cambiar de aires de no haber sido porque Dennis puso a Lewis en un McLaren en la temporada 2007. La devoción hacia su familia y su equipo parece haber inculcado en Lewis un sentido de obligación muy apreciado por millones de padres acostumbrados a hijos que crecen siendo unos desagradecidos.

»La crianza y educación de Lewis también han dado lugar a una estimulante ausencia de ego y a una honradez encantadora. A la pregunta de cómo se adaptaba a su meteórica fama respondió esto: "Solo tienes que ser tú mismo. Es el mejor consejo que podría darle a cualquiera. No importa delante de quién estés, ya se trate de la mismísima reina de Inglaterra".

»*Su actitud.* Hoy en día se recurre mucho a esta palabra para referirse a jóvenes sin respeto. Pero no necesariamente tiene que ser así: Lewis tiene actitud, pero en sentido positivo. Descubrió su singular talento poco después de que su padre le regalara un kart a los seis años. Aunque se dedicó de lleno a correr, nunca abandonó los estudios. Tenía doce años cuando Dennis lo fichó para el Programa de Jóvenes Pilotos de McLaren. Y, desde entonces, pareciera que se ha dedicado a cosechar éxitos gracias a tanta gente como le brinda su apoyo y que se siente en la obligación de esforzarse al máximo por devolverles todo lo que le han dado.

»*El principiante.* Parte del atractivo de Lewis nace del hecho de que haya aparecido de la nada para plantarle cara a los grandes de la F1. Sin embargo, eso no es del todo así. Pese a su juventud, Lewis presume de una larga y exitosa trayectoria en las categorías inferiores del automovilismo, y ni su rapidez ni su osadía sorprenden en absoluto a los verdaderos adeptos a este deporte. Ahora bien, aunque el automovilismo representa una enorme industria global con infinidad de categorías, es también cierto que la mayoría de la gente solo conoce la F1. Y, por lo tanto, casi nadie sabía de la existencia de Lewis hasta que realizó su espectacular debut en el GP de Australia. Por eso, aunque bajo el patrocinio de McLaren sea el novato mejor preparado de la F1, se le sigue viendo como un recién llegado, un principiante que, por cierto, ha hecho acto de presencia en un momento muy oportuno, siguiendo la

estela ni más ni menos que de Michael Schumacher, un piloto sin igual que jamás encandiló al público como Senna, Mansell o Hamilton. Muchos aficionados desearían que Schuey hubiera atrasado su retirada un año para que Lewis pudiera medirse con él, algo en lo que seguramente coinciden ambos. Y quién sabe si, después de todo, Schumacher no se plantea la vuelta a los circuitos...

»También conviene observar el contraste entre Lewis y su compañero de equipo, Fernando Alonso, bicampeón del mundo, un corredor fabuloso que despierta la admiración de aficionados de todo el mundo. Pero, aun así, es incapaz de calar en el público más allá de en su España natal.

»*Su normalidad.* Matt Bishop, editor jefe de la reputada revista *F1 Racing,* cree que el revuelo en torno a Lewis se debe a su forma de ser "absolutamente normal". Un chaval que creció en un entorno sin privilegios, con "una cautivadora humildad tan espontánea como su increíblemente natural estilo de pilotaje". Me quedo siempre con alguien así, con un piloto como Lewis, que tiene ese talento inherente a las superestrellas de hacer que lo atípico parezca normal.

»Eso nos lleva de vuelta a la comparación con Tiger Woods, quien pareciera que gana los torneos de golf sin despeinarse, ¿verdad? Pues en absoluto es así. Hay cientos de magníficos golfistas preparados para ganarle, pero se esfuerza como un jabato por superarles. Hace que parezca cosa de un momento y, acto seguido, encoge los hombros como si nada. Os suena familiar, ¿verdad?

»*Sus reconocimientos.* El escandaloso desembarco de Lewis en la F1 no solo deja atónito al ciudadano medio de a pie. Les ha parecido más impresionante si cabe a grandes leyendas de este deporte, que no han dudado en expresarlo en voz alta, lo que a su vez repercute en la conciencia colectiva. Un buen ejemplo son las declaraciones de Stirling Moss, quien aseguró "sentirse halagado de que la gente le comparara con Lewis".

»Nigel Mansell apoda a Lewis el Elegido. Y Damon Hill afirma que "nunca había visto un debutante tan bueno", mientras Niki

Lauda asegura que “es el mejor piloto en la actualidad, con más potencial todavía del que le presuponen los medios británicos”. Por suerte, a base de pura destreza, Lewis fue capaz de sacudirse rápidamente la etiqueta de “primer piloto negro de F1 de la historia”. Eddie Jordan, exjefe del equipo, supo resumirlo de forma concisa: “Todos los indicadores apuntan a que es formidable. Es negro, es atractivo, ¡es una pasada!”.

»Esto, después de tanto análisis, nos lleva a concluir que Lewis se había convertido en el paradigma de lo molón. Incluso su abuso del verbo “molar” molaba. Sin ir más lejos, al hablar de su noche de parranda con P. Diddy y compañía, dijo: “Lo más raro de todo era que la fiesta estaba llena de famosos y, sin embargo, parecía que yo era el centro de atención. Esperaba encontrarme con que yo era el gran desconocido, el tipo del que apenas sabían nada. Pero la gente no dejaba de acercarse a pedirme mi número y a preguntarme si yo quería el suyo. ¿Acaso no mola eso?”.

»¡Claro que mola, Lewis! Mola tanto como que David y Victoria Beckham te deseen suerte para la carrera del GP de Gran Bretaña. Parece como si ni siquiera él se terminara de creer lo que le está pasando. Y, por supuesto, no tiene miedo a reconocerlo en todas sus entrevistas y apariciones televisivas posteriores a sus carreras. “Estoy haciendo un sueño realidad”, repite hasta la saciedad. Es un tema explotado enérgicamente por Vodafone, el principal *sponsor* de McLaren. En uno de sus anuncios de televisión aparece Lewis de pequeño pilotando una nave espacial en la que persigue su mayor sueño. Y mientras los otros chicos van quedando uno a uno por el camino, él resiste estoicamente a los mandos de la nave hasta que esta se transforma en un monoplaza de McLaren.

»Pero, claro, nosotros, el común de los mortales, sabemos que no estamos preparados. Conocemos nuestras propias limitaciones, pero nos alegramos de que haya *quien* pueda conseguirlo, alguien capaz de demostrar que *se puede* conseguir. Y, para colmo, es alguien tan “absolutamente normal” y agradable que irremediablemente nos unimos a Lewis en su cuento de hadas y nos sentimos parte de este. También nosotros estamos haciendo un sueño realidad. Y ¿acaso no le gusta eso a todo el mundo?»

Por supuesto que sí, Chris, claro que sí... El seguimiento que había hecho de la trayectoria de Lewis en la F1 durante el último año también había revelado que suscitaba gran interés entre muchos jóvenes. En junio del 2007, por ejemplo, los alumnos de un colegio de Norfolk disfrutaron de un día de automovilismo como consecuencia directa de la influencia que Lewis estaba teniendo en la F1. Le habían visto por televisión encaramarse a lo alto de la clasificación del Mundial y al director del centro le había parecido muy oportuno invitar a una escudería local para que les enseñara cómo era un coche de carreras de verdad.

Los alumnos quedaron atónitos al ver el monoplaza con el que Comtec Racing competía en la Fórmula Renault 3.5. La escudería, con sede cerca de Attleborough, había ganado el campeonato de pilotos en su primera participación en las Series Mundiales del 2006. Jonathan Lewis, propietario del equipo de Norfolk, habló de lo importante que el automovilismo había sido en su vida y los dejó sentarse en su adorado bólido de 290 000 euros. También hizo mención a la influencia de Lewis Hamilton entre los jóvenes y los animó a perseguir sus intereses. «Me sorprendió lo mucho que saben de automovilismo. Todos conocían a Lewis Hamilton, referente obligado de este deporte. A los más pequeños les encantó, y los alumnos algo mayores hicieron preguntas realmente inteligentes. La mejor de todas fue "¿Por qué lo haces?". Y, claro, ¿cómo respondes a eso?»

El director, Simon Wakeman, aseguró que a los niños les había parecido una experiencia fantástica, apasionante, sobre todo a los más pequeños, que estaban fascinados con la idea de poder sentarse en un coche de carreras e imaginar por un momento que eran pilotos. «¡Todos quieren ser algún día como Lewis Hamilton!»

El padre de Lewis, Anthony, se mostraba encantado de ver que su hijo era un modelo a seguir entre los jóvenes y de cómo estaba acercando el deporte a toda una nueva generación. Según afirmó, era algo que los llenaba de felicidad, tanto a él como al propio Lewis: «Recuerdo cuando era pequeño y no tenía nada. Y cuando Lewis apenas era un niño seguíamos sin tener nada. Nos encontramos con esta oportunidad y aquí estamos. Cada día es un

sueño, algo que debemos disfrutar y apreciar. Me gustaría que la historia de Lewis sirviera de inspiración para otros chicos, que sepan que, si tienes un sueño y te esfuerzas al máximo, tal vez puedas hacerlo realidad. De pequeño hizo muchos sacrificios para perseguir su sueño, pero el éxito no le ha cambiado: sigue siendo el mismo tipo, ahora está en la élite de la F1, sí, pero seguirá siendo así siempre. Es importante que se mantenga concentrado y que siga ganando para dar ejemplo a otros chicos y chicas que no tienen nada y que quieren conseguir algo en la vida. Quiero que vean a Lewis y sepan que, si trabajas duro y te sacrificas, tus sueños se pueden cumplir.

»Lewis no se siente una superestrella. Él sigue siendo el de siempre y sería bueno que nada de eso cambiara. Todavía vive con la familia. Aquí no hay yates ni fiestas desenfrenadas. Su vida se limita a trabajar con ahínco para lograr su objetivo: ganar el Campeonato Mundial de F1. Está completamente entregado a su carrera. No se le pasa por la cabeza que, como ya ha llegado a la máxima categoría, puede relajarse y vivir a todo tren. Está aquí para competir y eso es todo lo que desea hacer. Él mismo lo ha dicho: "No he venido para ser segundo". Si fuese así, se dejaría llevar, iría a fiestas, se echaría a tomar el sol y luego diría: "Vaya, este fin de semana tengo carrera, ¿verdad? En cinco minutos estoy allí". Nada más lejos de la realidad.

»Primero soñaba con llegar a la F1 y, luego, con ser campeón. Su máximo sueño es ganar el Campeonato Mundial. Tenemos una oportunidad única y Lewis está tratando de aprovecharla al máximo. Esto no es la lotería. No consiste en comprar un décimo y esperar que haya suerte. Se trata de tener un sueño y no desviarse de la trayectoria. Tenemos mucha suerte de poder estar donde estamos. No vamos a pecar de arrogantes y desperdiciar la oportunidad. Es por eso por lo que quiero que los niños que tengan ilusiones y aspiraciones vean a Lewis como una inspiración».

Apenas dos semanas después del inicio de la temporada, antes de que el impacto de Lewis en la F1 se pudiera calibrar verdaderamente, Flavio Briatore, el jefe de Renault, manifestó la sensación de que estaba volviéndose un espectáculo tedioso. «Por

lo general, es aburrido —comentó—, lo que no deja de ser algo desmoralizante.» Un par de meses después, el italiano tendría razones para dar las gracias a Hamilton, aunque al inicio de la campaña dijo lo siguiente: «Una carrera de hora y media termina haciéndose larga porque el 90 por ciento de las veces los últimos treinta minutos terminan siendo muy aburridos. Cada vez que ocurre algo emocionante es por razones externas: porque ha empezado a diluviar, ha habido un accidente o algo por el estilo. Sigo sin entender por qué no tratamos de lograr que todas las carreras sean entretenidas».

Mark Sharman, director de ITV Sport, como es natural, discrepó de la idea de que el automovilismo se había vuelto aburrido, aunque también tenía motivos para estar agradecido a Lewis Hamilton, sobre todo por la manera en que había acercado a una avalancha de nuevos aficionados y, en consecuencia, disparado los índices de audiencia de dicho canal privado. Para cuando hubo de celebrarse el GP de Gran Bretaña, las cifras de audiencia de ITV habían aumentado considerablemente respecto al año anterior: 7,7 millones de espectadores habían visto el GP de Estados Unidos frente a los 5,4 millones del 2006. Y los números del GP de Gran Bretaña en Silverstone no hicieron sino demostrar el impacto que Lewis estaba teniendo: ITV1 consiguió picos de audiencia de 5,1 millones de espectadores, mientras que la final individual masculina de Wimbledon, televisada simultáneamente por la BBC1, apenas reunió a 2,2 millones.

Mark Blundell, expiloto y principal analista de ITV, coincidía en que Lewis era la superestrella que la F1 necesitaba con urgencia para salir de la crisis: «Es el primer piloto negro. Hay muchas expectativas en torno a su figura tras haber vencido en la GP2 Series el año pasado. Y, aun así, nos limitamos a decir lo buen piloto que es». Chris Maume, columnista televisivo del *Independent,* resumía así la repercusión de Lewis tras el GP de Estados Unidos: «Mientras la cámara enfocaba las gradas repletas de fanáticos del automovilismo en Indianápolis en los minutos previos al inicio del GP de Estados Unidos, Mark Blundell señaló a Steve Ryder que Lewis Hamilton había traído consigo un público muy distinto al

habitual de la F1. Así es: en los diez años que llevo haciendo esta columna, no recuerdo haber escrito una sola frase sobre eso (a menos que fuera "Dios mío, ¡qué tostón!"). Y hasta el sábado de la semana pasada, diría que nunca antes me había molestado en ver un segundo de una sesión clasificatoria, lo cual no deja de ser extraño para alguien como yo, nacido cinco días después de que Fangio conquistara su último gran premio. Hamilton me tiene enganchado».

Damon Hill tenía claro que Lewis Hamilton desempeñaría un papel fundamental a la hora de garantizar el futuro del GP de Gran Bretaña en Silverstone. El efecto Lewis había arrastrado a 42 000 aficionados el viernes, a 80 000 el sábado y, el domingo, con todas las localidades vendidas, a 85 000. Los precios de las entradas oscilaban entre 116 y 300 euros. Se decía también que las ventas *online* de gorras (23,50 euros) y camisetas (32 euros) de Lewis estaban disparadas. Según Hill, la venta de entradas —consecuencia directa del impacto de Lewis en los prolegómenos de la edición del 2007— era la prueba de lo importante que seguía siendo la llegada del Gran Circo en Inglaterra: «Estoy contento como el que más por el potencial y el futuro que tiene por delante, y, por primera vez desde que yo lo hiciera en 1996, un piloto británico llegará a Silverstone liderando el Mundial [...] Perdón si no paro de hablar de Lewis, pero entenderán que como presidente del Club Británico de Pilotos de Carreras (BRDC) mi labor también consista en eso. La ampliación del contrato del gran premio más allá del 2009 pasa por un plan de renovación de las instalaciones en consonancia con la clase de recintos deportivos que hoy en día esperan los aficionados al deporte de todo el mundo. Es un momento crucial para el GP de este país. No lograr estos objetivos ni alcanzar un acuerdo viable y sostenible con la dirección de la F1 podría suponer la pérdida de este evento. No me cabe la menor duda de que la F1 seguiría adelante sin nosotros. Tenemos, en cualquier caso, el deber de proteger este recinto para todos los deportes de motor. Es una decisión muy difícil.

»A nadie le puede sorprender, por lo tanto, que esté entusiasmado por la llegada de Lewis Hamilton. Mentiría si no

dijera que su aparición ha sido muy oportuna, es una demostración del poder del individuo en un mundo de organizaciones».

Robert Brooks, director del BRDC, se hizo eco de esas opiniones: «Personas como Lewis están ayudándonos mucho. El efecto Hamilton es muy positivo y valioso para conservar el GP de Gran Bretaña». El analista comercial Alan Switzer compartía con ambos que el éxito de Hamilton podía impulsar Silverstone a nuevas cotas de popularidad. Para Switzer, director del Grupo de Negocios Deportivos de Deloitte, «los héroes locales pueden tener un enorme impacto en la salud financiera de un deporte. El éxito de Lewis Hamilton ha contribuido a relanzar el GP de Gran Bretaña, hoy el tercer mayor evento deportivo del Reino Unido en cuanto a cifras de asistencia, solo superado por Wimbledon y la Royal Ascot. Si Lewis lograra consolidar su éxito, el automovilismo presumiblemente experimentaría un notable aumento de ingresos, en particular una vez expiraran los vigentes contratos de derechos de retransmisión y los acuerdos de patrocinio. Cadenas y empresas competirán por asociarse con un icono mundial del deporte potencialmente muy atractivo. Supuestamente, el actual contrato de ITV por los derechos de retransmisión de la F1 tiene un valor de casi 30 millones de euros al año. Pero, gracias al impacto de Lewis, ese valor podría incrementarse sustancialmente una vez concluya, a finales de la temporada 2010».

Switzer creía que Silverstone también saldría beneficiado, pues la BRDC, propietaria del circuito, haría lo posible por cerrar un nuevo contrato una vez expirara el acuerdo en el 2009: «A nivel más local, el aumento en los ingresos por la venta de entradas y gastos secundarios constituiría una parte importante de la financiación disponible para la remodelación de Silverstone. Esto es algo necesario para que Silverstone siga siendo sede de un gran premio e, incluso, para aumentar su aforo. La aparición de Fernando Alonso, por ejemplo, fue el factor clave para que el GP de España atraiga a más de 340 000 espectadores, la mayor cifra de asistencia de cualquier carrera de F1», comentó en aquel entonces.

El efecto Hamilton también explicaba el repentino

crecimiento de las apuestas en los prolegómenos de Silverstone. Las casas de apuestas informaron de que en la edición del año anterior el movimiento llegó apenas a la mitad que en el 2007: la aparición de un aspirante británico al título y el aumento de la emoción en las carreras se habían hecho notar. Según David Williams, portavoz de la casa de apuestas Ladbrokes, «antes de la primera carrera de Hamilton era difícil prever un *boom* de las apuestas, pero estas se multiplicaron tras el primer podio del piloto inglés. Las apuestas para la segunda carrera aumentaron el 75 por ciento en todos los canales y este año —en referencia al 2007— ha roto todos los registros de facturación. En el GP de Gran Bretaña se ha apostado más dinero por Hamilton que por todos los demás pilotos juntos».

El aumento de las apuestas demostraba la influencia sumamente positiva que estaba teniendo el joven piloto en todos los ámbitos de su deporte. Las apuestas a que ganaba el título de pilotos, por ejemplo, estaban 8 a 13. También se apostaba 9 a 2 a que hacía podio en cada gran premio, 11 a 10 a que ganaba más carreras que ningún otro piloto británico (Nigel Mansell tenía el récord, con 31) y 10 a 1 a que batía el récord de 91 victorias en grandes premios de Michael Schumacher. Miraras donde miraras, allí estaba Lewis Hamilton. Era el hombre del momento, la persona con la que estaba en deuda un ejército de trabajadores de la industria de la F1.

La F1 estaba en auge y el público no dudaba en reconocer que su interés se debía a una sola persona. El londinense Neil Adamson, aficionado ya de antes, admitía que Lewis lo había llevado todo a un nuevo nivel: «A ninguno de mis amigos le gustaba la F1, así que me aficioné de casualidad. Empecé a seguirla por televisión y me enganchó. He animado a algún amigo a ver una carrera juntos, pero siempre me dicen que no tienen tiempo para eso. Simplemente, no comparten mi pasión. Yo, en cambio, veo las carreras, aunque sean a las 2.00. Ojalá pudiera ir a todos los grandes premios, pero tengo una familia y un comercio que atender, por lo que no dispongo del tiempo necesario. Hace años fui a Silverstone, en los tiempos de Nigel Mansell. Fue una pasada,

no solo la carrera, sino el espectáculo en sí. La gente y el ambiente eran fascinantes».

Julian Phillips, aficionado de Bury, una localidad cercana a Mánchester, comentaba que «tanto si te gusta este deporte como si no, hay que reconocer que es increíble lo que Lewis ha hecho. El deporte en sí es aburrido, pero no se le puede quitar mérito. Nadie, por más bueno que sea, llega, gana y termina en el podio tantas veces. Tienes que ser muy especial para romper tantos récords en tan poco tiempo. Solo le vale ganar. Y que nadie me venga con que es porque corre en un McLaren. ¡Incluso con Honda terminaría en mejor lugar que sus pilotos actuales! Está llamado a pasar a la posteridad».

Louis Graham, de Cornwall, condensó de esta manera el formidable efecto de Hamilton: «Su llegada es una muy buena noticia para el automovilismo británico. Ha contribuido a dar relieve a un deporte que estaba bajando estrepitosamente en los índices de audiencia y ha logrado enganchar a miles de nuevos aficionados. Además, es muy buen tipo, algo poco habitual con tantas superestrellas arrogantes como hay. Hamilton es la prueba de que la buena gente a veces gana».

Ahí quedan esos sentimientos compartidos por tantos, Lewis...

# CAPÍTULO 10

## MONTECARLO Y EL DESCALABRO

«Asaltado a plena luz del día en Montecarlo» sería una forma de describir lo que le ocurrió a Lewis Hamilton el fin de semana del 27 de mayo del 2007, en Mónaco.

Las cosas habían empezado de manera muy distinta a su llegada al paraíso monegasco el miércoles anterior. A Lewis le encanta el principado y, de hecho, posteriormente llegaría a decir que podría vivir perfectamente en él. Hacía un sol radiante, el ambiente era relajado y el circuito urbano monegasco es uno de los favoritos de todos los pilotos de F1 con los que he hablado. Les excita el reto de pilotar por calles angostas y sinuosas, y las particulares exigencias de este tipo de circuito. Lewis se había formado su propia opinión: «No hay mucho margen de error. La clave va a estar en conocer las zonas de frenada y saber dónde están los baches».

Y bien, ¿cómo se estaba llevando con Alonso? ¿Había notado algún cambio en su relación a su vuelta a la competición? «No creo que haya cambiado. Pienso como parte del equipo, y la relación crece constantemente. Llevo mucho tiempo en McLaren y las cosas solo van a mejor. Estamos trabajando hasta la extenuación para ganar, y todo va de maravilla. Como ven, vamos a más, lo mismo que la relación entre Fernando y yo. Estamos empezando a entendernos. Evidentemente, tenemos mucho respeto el uno por el otro. Siempre ha sido así.»

Pero ¿seguía Alonso siendo el líder? ¿Era Lewis el pupilo del maestro Alonso? «Sinceramente, nunca he pensado que esto fuera a ser una relación maestro-alumno. Creo que, como en cualquier

equipo, existe cierta rivalidad, pero eso se queda en la pista. Somos profesionales. Fuera de la pista somos amigos: podemos charlar y relajarnos sin que haya tensión.» Y ¿cómo estaba llevando lo de ser famoso? «Bueno, desde el principio ha sido una montaña rusa de emociones. Primero, debutar en la F1 y, luego, hacer cuatro podios en mis cuatro primeras carreras. Es algo nuevo y difícil de asimilar. Estoy en una nube. Ves las carreras y piensas: "¡Guau, he terminado segundo, detrás de Felipe Massa!". Durante años los veía correr por la tele y los admiraba mucho. Y ahora yo estoy ahí con ellos. Es muy difícil hacerse a la idea... No estoy muy al tanto de lo que se escribe sobre mí en el Reino Unido. Digamos que es mi forma de afrontarlo. Hay un creciente revuelo, pero esa es mi forma de controlarlo. Es agradable ver tu cara en una revista o un periódico. Es genial saber que la gente te apoya y, como oigo que se dicen cosas buenas, solo puedo estar contento.»

¿Cómo no iban a decirse «cosas buenas»? El chaval era un modélico héroe contemporáneo que, con el tiempo, terminaría creando una suerte de marca, algo similar a lo que había logrado David Beckham. Aunque él era distinto: un tipo agradable, normal y constante, en un deporte más acostumbrado al exceso y al hedonismo. A su favor hay que decir que, unos días antes, se había tomado a risa los comentarios de Eddie Jordan en los que insinuaba que quizá no tenía la agresividad necesaria de un campeón del mundo: «Lewis tiene suerte de contar con un equipo muy consistente, con una estructura que presumiblemente no encontraría en otro sitio. Pero, si tuviera que hacer lo que Schumacher hizo a Villeneuve o a Hill, ¿sería capaz de hacerlo? Tienes que poder hacerlo para ganar. Ganar es psicológico, y tienes que lograrlo a cualquier precio. Tiene que tener esa férrea mentalidad, de lo contrario quedará en nada. Necesita esa arrogancia para triunfar. ¿La vemos en Alex Ferguson? Sí. ¿En José Mourinho? Sí. Los ganadores no suelen destacarse por su simpatía. Lo intentan, pero son inmensamente egoístas, inmensamente arrogantes y tienen un convencimiento absoluto de su propia capacidad».

Al enterarse de los comentarios, Lewis se limitó a encogerse

de hombros: «No tengo claro que "ganar a toda costa" sea el camino a seguir. Por supuesto que estamos aquí para ganar y precisamente para eso te preparas, esforzándote al máximo. Pero no coincido con ese pensamiento. Claro que cada piloto tiene una forma distinta de ver las cosas...». Hamilton puso así en su sitio al irlandés, muy dado a mostrarse durante años como oráculo y salvador de la F1.

Ron Dennis también metió baza en la polémica: «Hay pilotos dispuestos a hacer cualquier cosa por ganar, e igual que llegaron a la F1, se han ido. Lewis no es uno de ellos. La gente se identifica con el hecho de que un buen tipo pueda ganar. Para nosotros, no solo es un fantástico piloto que le está pisando los talones al bicampeón del mundo, sino también, al igual que Fernando Alonso, un gran ser humano. Es un placer contar con gente así en nuestro equipo. Y Lewis, sin duda, está haciendo un sueño realidad».

Confiado y satisfecho, Lewis se unió a su padre para cenar algo ligero y descansar antes de encarar los ensayos del día siguiente. En la primera sesión quedó segundo por detrás de Alonso, que, con 1:16.973, había firmado la vuelta más rápida. Horas antes, Lewis había llegado a estar por delante del asturiano, pero a raíz de un problema con el motor de arranque solo pudo completar 14 de 32 vueltas. Los separaban seis décimas de segundo.

En la segunda sesión, el equipo McLaren entró en pánico cuando Lewis colisionó por tratar de mejorar desesperadamente el tiempo de Alonso. Casi una hora después se vio en problemas al rodar demasiado cerca de las barreras de contención y terminar perdiendo el control cuando trataba de frenar antes de entrar en la primera curva (la Sainte Devote, de derechas) para, luego, estrellarse contra una barrera de neumáticos. En las imágenes se vio a Ron Dennis muy preocupado, con semblante serio, al observar la escena; su alivio fue manifiesto cuando el joven salió del coche e indicó que no estaba herido.

Algo conmocionado, dijo tras el choque: «Ha sido genial conducir un coche de F1 por Mónaco. Ya conocía el circuito de mi

paso por la F3 y la GP2, pero en un monoplaza de F1 es muy distinto. Todos cometemos errores. Son cosas que pasan. Estaba forzando, yendo al límite, que es algo que siempre debes hacer en Mónaco. Pero, en la mitad de la segunda sesión, descubrí lo implacable que puede llegar a ser esta pista. Bloqueé las ruedas traseras y antes de llegar al vértice perdí el control de la parte posterior. Traté de frenar demasiado deprisa y me fui contra el muro. No hay margen de error en Mónaco. Pero, por aparatoso que pareciera, la verdad es que fue un impacto leve. Lo lamento: con esto estoy dándoles trabajo extra a los chicos».

Ron Dennis había recuperado la sonrisa al concluir el entrenamiento, con Lewis tercero por detrás de Alonso y Raikkonen. «Es un error que cualquier piloto puede cometer —aseguró Dennis—. No es algo que quiera criticar gratuitamente. Evidentemente preferiría no tener un coche dañado, pero estamos muy satisfechos con su aportación en lo que va de temporada.» Luego, en tono irónico mientras esbozaba una sonrisa y hacía un guiño, el jefe de McLaren añadió, susurrando con discreción, que «por ahora ha hecho suficientes méritos».

Con la clasificación finalizada, quedaba patente la fuerza mental de Lewis: la colisión no había repercutido en su rendimiento, ya que logró situarse en segundo lugar de la parrilla, solo por detrás de Alonso, que por primera vez en la temporada se hacía con la *pole* tras volar con un tiempo de 1:15.726. Lewis, segundo con 1:15.905, había ido por delante de su compañero a falta de cuatro minutos para el final, pero Alonso le ganó por un pelo, ayudado por el tráfico, que jugó en contra del inglés. Massa fue tercero.

Era la primera vez en la temporada que McLaren copaba la primera fila, y la primera *pole* de Alonso desde el GP de China el octubre anterior. Lewis estaba feliz de estar en primera fila, pero reconocía que podía haber cazado la *pole:* «Es increíble tanto salir desde la primera fila en mi primer GP de Mónaco de F1 como que el equipo ocupe los dos primeros lugares. Lo he pasado en grande durante todo el fin de semana. No es fácil explicarlo, en este circuito siempre pilotas al límite. En mi última vuelta rápida me vi

afectado por el tráfico y perdí mucho tiempo. Pero, en fin, es parte de la dificultad que entraña Mónaco. Había mejorado en tres décimas mi anterior mejor vuelta, pero Webber me retuvo. No sé si me había visto. Perdí medio segundo detrás de él, aunque luego logré reducirlo a una décima; después de eso, los neumáticos dijeron basta. Las sensaciones con el coche fueron muy buenas. Fue exactamente la misma marca que hice con mucho combustible, así que podemos decir que hemos hecho un buen trabajo, y con eso me quedo. Será interesante ver qué ocurre mañana. Queremos entrar en los puntos y mantener la pauta que venimos marcando. El coche ha respondido a la perfección y creo que tenemos una magnífica estrategia. Va a ser una carrera fantástica y, con suerte, Fernando y yo haremos un doblete para el equipo».

Alonso estaba más contento de lo habitual gracias a su *pole*. Se encontraba en la inesperada situación de tener que pelear por el título con Lewis por delante en la clasificación, y estaba decidido a dar caza a su joven adversario. «Esta *pole* es muy importante. Ha habido un poco de todo. Esperábamos lluvia al inicio, pero solo nos afectó durante una vuelta y luego volvimos a las velocidades de costumbre. Mónaco supone mucho estrés para todos —apuntó el asturiano—. El fin de semana nos ha sido muy propicio y el coche parece muy competitivo, aunque ya sabemos que Mónaco es una carrera muy particular, que puede terminar siendo muy difícil. Salir desde la *pole* siempre es bueno, pero estamos ante una carrera muy larga y el tiempo es muy variable. Aunque la *pole* te ofrece una ventaja insuperable, estamos hablando de 78 vueltas, y ya se sabe que en Mónaco todo es posible.» Claramente, el maestro notaba la presión: necesitaba una victoria para no perder de vista a Hamilton. Hasta el tiempo empezaba a inquietarlo…

El piloto español recobró la tranquilidad el domingo por la tarde, tras recuperar el liderato en la tabla de pilotos. Él y Lewis estaban empatados a 38 puntos, después de que Alonso venciera en su segundo GP de Mónaco consecutivo, que coincidía con la 150.ª victoria de McLaren. Se aupó al primer puesto gracias a los dos triunfos que sumaba hasta entonces, en contraste con las cero victorias de Lewis en lo que iba de temporada.

También era la 14.ª vez que el equipo vencía en Montecarlo y su primer doblete allí desde 1989, en pleno apogeo de Ayrton Senna, ganador aquel año, y Alain Prost, entonces segundo. Alonso superó a Lewis, dejándole segundo de la clasificación. Este tuvo que consolarse con apuntarse su cuarto segundo puesto consecutivo en su temporada de debut y con relegar a Massa al tercer lugar. Pero el de Stevenage estaba claramente molesto con la atípica estrategia de McLaren, pues al ordenar a los pilotos que mantuvieran sus posiciones para no ponerse en riesgo el uno al otro en un circuito conocido por sus peligros y exigencia, Alonso no encontró oposición.

El asturiano sumaba el 17.º triunfo de su carrera con un crono de 1:40:29.329, cuatro segundos menos que Lewis. El liderato fue alternándose entre los dos pilotos de McLaren en un trepidante duelo ante más de 120 000 espectadores, entre ellos los actores Jude Law y Jonny Lee Miller, el mítico futbolista checo de la Juventus Pavel Nedved y la leyenda alemana del tenis Boris Becker. Sin embargo, en la vuelta 58.ª, a falta de otras 20 para el final, a ambos les dieron la consigna de ser conservadores para asegurar el segundo doblete de McLaren de la temporada. Alonso, además, había marcado la vuelta más rápida (1:15.284, en la 44.ª) y al final de la carrera estaba exultante. El de Oviedo volvía a mandar en la clasificación: «Ha sido un fin de semana tremendo, sin duda. Conseguir un *hat-trick,* rematando la *pole,* con la vuelta rápida y la victoria, es algo muy especial y más aquí, en Mónaco. He disfrutado mucho de esta carrera, con un coche perfecto de inicio a fin. Ha sido un placer pilotar un monoplaza así durante las 78 vueltas y poder terminar primero. Esta victoria significa mucho para mí: nunca antes había sacado un minuto de ventaja al resto. No hice la mejor de las salidas, pero, como apenas hay distancia hasta la primera curva, estaba seguro de que podía mantener la ventaja. Y, como conseguí ahorrar combustible en mi primer tramo de carrera, terminé haciendo dos vueltas más de lo que tenía previsto. Después, la carrera fue bastante tranquila, salvo por varios doblados que causaron algunos problemas, en especial poco después de mi segundo repostaje, cuando perdí mucho tiempo.

Ahora toca saborear la victoria y poner la mirada en Norteamérica».

En su comparecencia, Lewis puso buena cara, al menos en público: «Sabía que los dos estábamos rodando muy rápido, así que solo podía tratar de presionar. Pero Alonso es bicampeón del mundo y rara vez concede un error. Aunque intenté atacarle para buscar la victoria, no me queda otra que aceptar que estoy en mi primer año y él luce el número uno en su coche. Yo soy el segundo piloto; es así. Tengo que aceptarlo y respetarlo por el bien del equipo. Al principio llevé un buen ritmo, pero luego tuve problemas de *graining* en los neumáticos delanteros, lo que no ayudó en nada. Ha sido una carrera muy emocionante en la que volví a tocar los guardarraíles un par de veces, por suerte sin mayores consecuencias para el coche».

Estas palabras, estoicas y de resignación, escondían su malestar. La decisión de frenarlo por parte de McLaren desató una tormenta pública. Alonso fue el beneficiado en esta ocasión, pero lo cierto era que nunca le volverían a ofrecer una oportunidad así. Ante el clamor generalizado, en McLaren entendieron que habían metido la pata: un error que no estaban dispuestos a repetir. Ron Dennis, siempre diplomático, trató de serenar los ánimos: «Tanto Fernando como Lewis estuvieron formidables y respondieron perfectamente a los deseos del equipo de terminar la carrera sin incidentes en lo que ha sido un doblete memorable y nuestra 14.ª victoria en el principado. Ahora bien, sé que hay algo de descontento por las diferentes estrategias que debíamos seguir ante la posibilidad de que saliera el coche de seguridad, algo que ha ocurrido cuatro veces en los últimos cinco años. Es por eso por lo que en la práctica te ves obligado a decantarte por uno de los dos pilotos del equipo para alzarte con el triunfo».

Las órdenes de equipo para interferir en el resultado de una carrera se prohibieron en octubre del 2002. Dennis argumentó cuestiones de seguridad para mantener a Lewis detrás de Fernando. «Después de la primera ronda de paradas en boxes, consideramos que, en lugar de un solo repostaje, era preferible que Lewis hiciera dos más rápidos y, a su vez, redujera la velocidad de ambos coches

para conservar los frenos. Como equipo, siempre queremos competir, pero este circuito exige una estrategia más disciplinada y, gracias a ello, nos vamos de Montecarlo con el máximo número de puntos posible.»

Massa se rindió al brutal ritmo impuesto por los McLaren: «Han llevado un ritmo increíble. No habría cambiado nada aunque hubiera ido al 150 por ciento de mis posibilidades. Solo pensaba en terminar tercero y seguir sumando. En el campeonato, cinco puntos de diferencia no son nada; ahora toca seguir trabajando».

Todo eran buenas palabras y elogios, pero la realidad era que Lewis estaba decepcionado por haber tenido que desempeñar un papel secundario en favor de Alonso. Tras la carrera, incluso le entregó el trofeo a su hermano Nicolas. Cuando le preguntaron por ese gesto, volvió a eludir cualquier insinuación de que se sentía agraviado: «Mi hermano me apoya en cada carrera. Me encanta verlo ahí y a él ser parte de esto. Es un orgullo tenerle a mi lado y poder entregarle el trofeo para que se sienta importante y demostrarle que efectivamente lo es».

Eso no terminaba de convencer a la afición británica. El sentir generalizado era que Lewis y Alonso debían recibir el mismo trato. Si disfrutaban del mismo coche, que ganara el mejor.

David Croft, presentador de Radio 5 Live, inició un agitado debate sobre las consecuencias de la estrategia de Ron: «Ahora ya sé la consideración y el respeto que Ron Dennis le tiene a Fernando Alonso, y también sé lo mucho que se está esforzando por que el bicampeón del mundo se sienta bienvenido en el equipo». Pero para Croft, esta táctica no hacía más que desmoralizar a Hamilton de entrada y, para colmo, sentaba un precedente que quizá Alonso esperaba que se repitiera más adelante. «Hamilton no estaba nada contento tras la carrera, y con razón. Su comienzo arrollador en la F1 ha reforzado las expectativas que tenían tanto él como los medios. Quería vencer, dejar huella y pasar a la historia como el primer debutante en ganar en Montecarlo.»

Paul Hurley, aficionado de Burton (Staffordshire), pensaba que la decisión de Dennis había estado fuera de lugar: «No ha sido justo. Todos sabemos que tiene que proteger su inversión, pero

ante todo debería ser capaz de ver que Hamilton merece actuar con libertad. ¡Tiene suerte de que Lewis no le haya echado un buen rapapolvo!».

Karen Pugh, de Birmingham, tampoco escatimó en críticas: «Lleva un montón de años formándole. Debería ofrecer a ambos las mismas oportunidades. Si Alonso es tan bueno, ¿por qué necesita que lo ayuden? Pensaba que era de esos que no le tienen miedo a nada ni a nadie. Pues, la verdad, pareciera que se está acobardando ante el pequeño Lewis...».

Por el contrario, Dave Butler, de Romford, se pronunció en defensa de Big Ron por haber antepuesto los intereses del equipo: «Evidentemente, Lewis tenía opciones de ganar este fin de semana y ha demostrado ser tan rápido como Alonso. Sin embargo, habría sido un suicidio para el equipo que Dennis lo hubiera dejado luchar hasta el final, permitiendo que los dos fueran al límite de sus posibilidades. La prensa los habría machacado si hubieran permitido que sus pilotos no terminaran la carrera por enfrentarse entre sí. En Mónaco no es fácil adelantar. Por eso, si Lewis hubiera alcanzado a Alonso habría tenido que arriesgar mucho para poder rebasarlo».

Rony, aficionado brasileño a la F1, apuntaba que la fama se le estaba subiendo a la cabeza a Lewis: «Vuestro querido Hamilton ha empezado a mostrar otra cara, ¿verdad? No solo quería disputar la victoria, sino que además se sentía con derecho a despotricar por la radio cuando su equipo le dijo que dejara de hacer tonterías. Su comportamiento ha llevado a la FIA a abrir una investigación que le podría costar cara a su equipo. Y luego, cuando le preguntaron si le había sorprendido el bajo rendimiento de Ferrari, esbozó una sonrisa y dijo: “No, la verdad es que no”. Demostró ser bastante arrogante en su respuesta. Está empezando a creerse su propio mito, y ese es el primer paso hacia el fracaso».

El debate fue acalorándose y los jefes de la F1 entraron en escena. No les había gustado la decisión estratégica de McLaren de frenar a Hamilton, e iniciaron una investigación para detectar una posible infracción. Fue entonces cuando Dennis negó haber favorecido a Alonso y, a continuación, la FIA exculpó al equipo

argumentando lo siguiente: «McLaren estaba en condiciones de aplicar una estrategia de equipo óptima dado que contaba con una ventaja sustancial respecto a los otros coches. No hicieron nada que pudiera considerarse que interfiriera en el resultado de la carrera». La FIA había revisado las comunicaciones por radio entre McLaren y sus pilotos, los datos del equipo y un informe del observador oficial.

Dennis respiró aliviado tras conocer el veredicto y aseguró que, en lo que a él concernía, era el fin del asunto: «Todo el equipo estaba lógicamente decepcionado por el hecho de que las soberbias actuaciones de Fernando y Lewis quedaran temporalmente empañadas. La eficiente intervención y posterior investigación de la FIA sobre las acusaciones relativas a los tres últimos días han alejado cualquier sospecha sobre la manera en que el equipo compitió durante el GP de Mónaco».

Estaba feliz de poder pasar página a lo que había sido un episodio desagradable del que se podía extraer una conclusión positiva: con suerte, a Lewis Hamilton no le volverían a ordenar que hiciera de segundo de Fernando Alonso. En adelante, el bicampeón del mundo tendría que vencer por sí solo a su principal competidor, empezando en la siguiente cita del calendario: el 10 de junio del 2007, en Montreal.

# CAPÍTULO 11

## A TODO GAS EN CANADÁ

Lewis Hamilton se jugaba el todo por el todo en la sexta cita de un Mundial que estaba convirtiéndose en uno de los más apasionantes en mucho tiempo. Apenas dos semanas después de Montecarlo, y de la consternación que supuso que McLaren lo refrenara cuando se disponía a adelantar a Alonso, al Cohete de Stevenage se le presentaba una oportunidad para resarcirse.

Aunque su ostensible enfado por obligarlo a hacer de segundón del español tuvo como consecuencia una investigación de la FIA, también propició que no se volviera a dar una situación en la que tuviera que someterse a los designios tácticos de McLaren. Ese fue el inesperado plus de Mónaco, unido a que entonces, además, estuviera en una posición envidiable en otro sentido. Ya no podría haber excusas si Alonso lo vencía: ambos pilotaban el mismo coche y, por lo tanto, todo dependería de sus destrezas. Desde el entorno de Alonso se comentaba que Hamilton estaba yendo demasiado lejos. ¿Qué había ganado para merecer igualdad de trato? ¿Cuántas carreras había ganado?

El 10 de junio, en Montreal, y por primera vez en su corta carrera en la F1, la presión estaba verdaderamente sobre él. Pero su reacción, soberbia, fue presentarse el jueves y mantenerse ajeno, limitándose a atender a la prensa y los aficionados como si se dispusiera a dar un paseo por el parque en vez de a dar 70 vueltas a un circuito a velocidades endiabladas de más de 320 km/h delante de 105 000 espectadores. Y, una vez concluyó todo, el domingo por la tarde, la realidad era que nuevamente volvió a subirse al podio, pero en esta ocasión en lo más alto del cajón: al

fin ganó su primera carrera. Para Lewis Hamilton, debutante como pocos, era el final de una larga travesía: aquel día había sido el mejor sin discusión.

El circuito Gilles Villeneuve, así llamado por la desaparecida estrella de Ferrari, es uno de esos trazados que la mayoría de los pilotos adora o detesta. Muy exigente con los frenos, es una de las citas del calendario preferidas de los aficionados por su combinación de largas rectas y curvas lentas que propician trepidantes carreras con muchos adelantamientos.

A su llegada a Montreal, Lewis tuvo que soportar aún más críticas por su estilo. Si en Mónaco había sido Eddie Jordan quien le había achacado no ser suficientemente agresivo, en aquella ocasión fue otra vieja gloria, el campeón del mundo Jacques Villeneuve, quien entonces le acusaba de ser... ¡agresivo en exceso!, lo cual no hacía sino demostrar lo poco fiables que eran algunos expertos en la materia.

Lewis Hamilton estaba convirtiéndose en un filón. El mero hecho de estar asociado a su nombre podía aportar considerables beneficios: Jordan habló de Lewis en el lanzamiento de su autobiografía, lo que le sirvió para hacerse publicidad en los periódicos. Coincidiendo con la llegada del Gran Circo a su tierra natal, Villeneuve hizo acto de presencia en uno de los contados eventos públicos a los que había asistido desde su retirada de la F1 a finales de la temporada 2006.

El canadiense había atizado a Lewis por ser demasiado agresivo al inicio de las carreras, llegando a decir que su estilo de pilotaje se asemejaba al de Michael Schumacher, a quien continuamente acusaban de jugar sucio. «¿Cuándo terminarán estas maniobras? —preguntaba—. A Lewis no lo están penalizando y su comportamiento empieza a parecerse al de Michael.» El expiloto aseguró estar sorprendido de que los comisarios de pista no le hubiesen mostrado la bandera negra, lo que podría haber supuesto su descalificación por conducción peligrosa. «Hasta ahora ha tenido suerte, pero veremos si sigue así», opinaba Villeneuve, quien, en 1997, había ganado el título para Williams-Renault. «Hace adelantamientos que a otros pilotos les habrían costado la

descalificación», remachaba.

Llegó a cuestionar que Lewis estuviera en la misma liga que Alonso, ganador en Montreal el año anterior, y dudó que fuera a ser capaz de resistir la presión: «Lewis es muy rápido, pero todavía tiene que ganar a Alonso para demostrar que está a su nivel. Y aún no hemos visto cómo reacciona bajo presión; eso será interesante de observar».

Lewis, por supuesto, respondió a las críticas de la mejor manera posible: ganando de calle a Alonso en la carrera del domingo y, al mismo tiempo, demostrando incuestionablemente que podía manejar la presión por grande que esta fuera.

En la primera sesión de entrenamientos libres del viernes rodó dos décimas de segundo más lento que el asturiano. Pero, claro, lo cierto era que nunca antes había visto siquiera el circuito de Montreal, ni por supuesto jamás había pilotado un monoplaza en él. Tras la sesión vespertina hubo quienes apuntaron que tal vez le estaba costando sobrellevar el calor y la presión cada vez mayor. Terminó tercero, detrás de Alonso y Massa, y cometió un par de pequeños errores de apreciación.

¿Y? ¿No decían que estaba a punto de sucumbir a la presión? ¡Para nada! Al comparecer ante la prensa se mostró sereno y tranquilo. Explicó que el trabajo de la jornada había consistido tanto en familiarizarse con la pista como en establecer nuevos registros: «Hoy ha sido la primera vez que he tenido oportunidad de pilotar aquí, y la verdad es que lo he disfrutado mucho. Antes de venir había echado muchas horas en el simulador y, también, había visto muchas carreras previas, pero nada es comparable a rodar *in situ.* Hemos afinado los reglajes, evaluado los neumáticos y observado los frenos, puesto que este circuito se caracteriza precisamente por su exigencia en ellos. No ha habido ningún problema y parece que estamos a punto».

Efectivamente, así fue: tras la primera sesión clasificatoria del sábado, Lewis fue el más rápido, lo que lo lanzó a la segunda sesión rebosante de confianza. Por la mañana había terminado cuatro décimas de segundo por delante del Ferrari de Kimi Raikkonen, mientras que Alonso había acabado tercero y Massa,

quinto. Esto lo situó en una cómoda posición antes de la lucha final por la *pole* en las clasificatorias de la tarde. Y no defraudó: logró la primera *pole* de su incipiente carrera en F1 con una magnífica demostración al volante. Firmó el mejor crono (1:15.707) y ni siquiera su compañero de equipo fue capaz de doblegarle en su última vuelta. Alonso terminó segundo con 1:16.163 y Nick Heidfeld, de BMW, tercero con 1:16.266. El español había liderado durante buena parte, pero perdió seis décimas en el sector final.

A la postre, Lewis afirmó: «Me siento de maravilla, mejor que nunca. Tuve que esperar unos segundos con impaciencia hasta que supe que Alonso no me había superado. Ha sido un día fantástico y el fin de semana ya lo es también. No es nada fácil tener a un bicampeón del mundo por detrás de ti. Me mantuve fuerte y lo logré. Se lo debo todo al equipo: hemos trabajado muy duro para que las cosas salgan bien. Llegué a la última curva a 320 km/h y, aunque en la última vuelta casi toqué el muro, fui más rápido que nunca. El coche fue estupendamente. No cometí un solo error y me llevo la *pole.* Estoy contentísimo».

El resultado le dio la esperanza y la confianza necesarias para creer que podía lograr su primera victoria en un gran premio al día siguiente. «Va a ser muy difícil —aseguraba—. Es la primera vez que salgo desde la *pole,* así que es una experiencia totalmente nueva para mí. Tenemos el coche y la estrategia. Solo tengo que hacer una buena salida, llegar el primero a la primera curva y ser consistente.»

Alonso, que salió segundo de inicio, pagaría caro el error en la última sesión clasificatoria en la horquilla de L'Épingle que le costó la *pole.* «Estaba decidido a conseguir mi objetivo. Fui el más rápido en los dos primeros sectores, pero me salí y toqué la grava», explicó. Para ser justos, hay que reconocer que tuvo palabras amables para su compañero de equipo: «Estoy contento de estar en la primera fila para la carrera de mañana y de que Lewis vaya a estar en la *pole* a mi lado. Al estar en la cabeza de la parrilla mañana tendré una buena oportunidad para tratar de ganar la carrera. Claro que quiero ganar, pero el campeonato no termina este fin de semana, así que hay que ser sensato».

Ron Dennis no podía contener la emoción tras la primera *pole* del inglés: «Ha sido una clasificación fantástica para el equipo por segunda vez consecutiva y para Lewis tras haber conseguido su primera *pole* en la F1. Fernando no tuvo suerte en su segunda vuelta después de haberlo hecho muy bien en los primeros sectores. Tenemos confianza en poder hacer un buen papel mañana, pero desde luego no seremos conformistas».

No menos efusivo se mostró Norbert Haug, jefe de Mercedes: «Lewis saldrá mañana por primera vez desde la *pole position* en el sexto gran premio en el que compite. Fernando fue más rápido en los sectores primero y segundo, y hasta el último sector daba la sensación de que mantendría la diferencia. Lewis y Fernando han logrado el mejor resultado posible para el equipo por segunda vez en apenas dos semanas».

No era de extrañar que el jefe del equipo Ferrari, Jean Todt, tuviera la moral por los suelos: habían realizado su clasificación más pobre en lo que iba de temporada y se temía lo peor para la carrera. Todt siempre había sido realista y perspicaz: «No hemos plantado cara a nuestros principales rivales. Como es sabido, los puntos se suman exclusivamente en la carrera, pero el panorama general después de lo de hoy no es nada favorable. Espero que eso cambie mañana en la carrera».

Pero no: Lewis se sacó de la chistera una impecable exhibición que le valió su primer triunfo en la F1 con solo seis pruebas disputadas. Lideró la carrera de principio a fin y, a diferencia de los otros grandes pilotos de McLaren y Ferrari, mantuvo la concentración para firmar un tiempo de 44:11.292. Sobrevivió, además, a cuatro intervenciones del coche de seguridad para terminar logrando una ventaja de ocho puntos en el Mundial sobre Alonso, que solo pudo acabar en séptimo puesto. Heidfeld cruzó la meta en segundo lugar con su BMW, 4,343 segundos por detrás de Lewis, y Alexander Wurz, de Williams, fue tercero, consiguiendo romper el dominio McLaren-Ferrari. El podio de Wurz fue el primero de Williams desde que Heidfeld terminara en segundo lugar con un Williams-BMW en Nürburgring en el 2005.

Alonso salió como un poseso, pero se sobreexcedió, forzando

más de la cuenta, lo que lo llevó a salirse en la primera curva y a pasar al tercer puesto, detrás de Heidfeld. Los nervios lo llevaron a pasarse de frenada en esa curva otras tres veces. El asturiano también sufrió cuando el Spyker de Adrian Sutil se vio involucrado en un accidente. Tenía poco combustible y se vio obligado a hacer su primera entrada en boxes. Sin embargo, desafortunadamente para él, su vuelta a la pista coincidió con el coche de seguridad —lo que entonces contravenía el reglamento de la F1, ya que los pilotos no podían parar en los *pits* hasta que se hubiera reagrupado el pelotón detrás de este—, lo que le valió una penalización de 10 segundos, cayendo así al decimotercer puesto.

Para ser justos, fue entonces cuando Fernando logró sus vueltas más rápidas tratando de volver a la cabeza, incluido el giro más rápido del día: 1:16.367 en la vuelta 46. Pero tenía que salvar una distancia demasiado grande, pese a las tres entradas en escena del coche de seguridad. Ya solo el hecho de que consiguiera terminar permitió que McLaren mantuviera el récord de completar todas las vueltas de carrera en lo que iba del 2007, exactamente 768 hasta entonces.

Pero hubo otros aspectos dignos de mención en Montreal: Lewis pasó a formar parte del exclusivo grupo de pilotos que había conseguido ganar una prueba en su primer año de competición. Los otros eran Juan Pablo Montoya (2001), Jacques Villeneuve (1996), Clay Regazzoni y Emerson Fittipaldi (1970), Jackie Stewart (1965), Giancarlo Baghetti (1961), Giuseppe Farina y Juan Manuel Fangio (ambos en 1950). Tras esa victoria, tenía 11 carreras por delante para tratar de romper el récord de triunfos en grandes premios en una temporada de debut, en manos de Jacques Villeneuve desde 1996, cuando logró cuatro victorias. El GP de Canadá fue también la 18.ª ocasión en que se llevaba una carrera el ganador de la *pole;* la última vez que eso había ocurrido fue en el GP de Turquía del 2006, cuando Felipe Massa ganó saliendo desde la primera posición.

Tras la vuelta de honor, Lewis volvió a los *pits* con el puño en alto. Y de camino al podio se encontró con Ron Dennis, Martin Whitmarsh y Norbert Haug, los hombres de McLaren que habían

guiado su carrera durante una década para lograr este objetivo, lo máximo. Se fue directamente hacia Big Ron, a quien dio un fuerte abrazo antes de apresurarse hacia el podio para celebrar su triunfo. Dijo estar «contentísimo» mientras disfrutaba del sabor de la victoria: «Llevo mucho tiempo preparado para esto. La cuestión era saber cuándo y dónde. Dedico esta victoria a mi padre, porque sin él no habría sido posible».

Luego, explicó que la clave había estado en resistir a Alonso en esa primera curva. «A diferencia de Fernando, no hice una buena salida —reconocía—, así que tuve que asegurarme de no dejar hueco a Nick, ya que lo tenía justo detrás. Luego vi a Fernando venir a toda velocidad por fuera y temí perder la primera posición; sin embargo, se pasó de frenada. Me ceñí a mi trayectoria y terminé saliendo airoso de esa primera curva. Fernando atravesó la curva y salió justo delante de mí. ¡Fue muy emocionante!»

Hablaba por los codos, como un chaval nervioso y, al mismo tiempo, ilusionado. No era para menos: había hecho realidad el sueño para el que había estado preparándose desde que, con solo seis años, empezara a sentir pasión por el automovilismo. Aquellos años de duro trabajo habían compensado. «Me siento como en otro planeta después de esto. Simplemente, no tengo palabras para describir lo que siento tras ganar mi primera carrera de F1. El equipo ha hecho un trabajo fantástico y estoy muy contento de pertenecer a la familia Vodafone-McLaren Mercedes. Parecía como si cada vez que conseguía abrir un poco la brecha saliera el coche de seguridad y tuviera que empezar de cero. A falta de unas vueltas para el final me di cuenta de que tenía la victoria al alcance de mi mano y empecé a reparar en detalles como el entusiasmo en la grada. Cuando crucé la meta fue alucinante. Ahora toca centrarse y seguir trabajando así.

»Aunque mi carrera en la F1 ha empezado de una manera increíble, sé que tenemos por delante una temporada muy dura. No quisiera terminar sin antes dar las gracias a todo el equipo McLaren y Mercedes-Benz por su entrega, es un verdadero placer formar parte de un grupo ganador como este.»

Alonso lo felicitó así: «Ha sido una carrera muy extraña. El

coche de seguridad ha salido en multitud de ocasiones. Eso ha beneficiado a Lewis y ha terminado perjudicándome a mí. Como no tenía combustible, mi primera entrada en boxes fue en la vuelta 24; no podía hacer mucho más, la verdad. Fue una lástima: a raíz de eso me penalizaron con 10 segundos. Pero, bueno, el reglamento es como es. Era eso o verme en medio de la pista sin combustible. Después, traté de ir a tope porque estaba en medio del pelotón; sin embargo, cuando fuerzas al máximo a veces te sales de la pista, aunque llegado a ese punto ya no había nada que perder. Pese a haber sido una carrera complicada para mí, estoy contento por el equipo y por Lewis: nos hemos asegurado unos puntos muy importantes y Lewis ha ganado su primera carrera. Espero tener un poco más de suerte en el GP de Estados Unidos de la semana que viene. Después de todo, me voy de Montreal con dos puntos más que Massa». Y luego dicen que para ser campeón hay que ser egoísta...

Aunque Ron Dennis estaba radiante ante la constatación de que su chico finalmente había logrado una victoria, de nuevo empezó centrándose en el asturiano y en su penalización de 10 segundos, asegurando que se había visto muy perjudicado por ello: «Todo el equipo ha trabajado muchísimo para conseguir el mejor resultado en la carrera de hoy. La frustración y decepción de recibir una penalización de *stop and go* de 10 segundos, tras verse obligado a entrar en boxes cuando el *pit lane* estaba cerrado durante la primera salida del coche de seguridad, fue evidentemente enorme. Ahora bien, eso no debe restar valor al pilotaje maduro y disciplinado que ha llevado a Lewis a cosechar su primer triunfo en un gran premio. Hacía mucho que no sonaba el himno británico en honor al vencedor de una carrera. Su familia debe de sentirse con toda razón orgullosa de su logro, y sea del modo que sea que McLaren y Mercedes-Benz hayan contribuido, eso no ha hecho más que sumarse a su talento y compromiso. Lewis ha hecho un trabajo sensacional, se lo merece y me alegro mucho por él. Fernando ha tenido muy mala suerte hoy. Pero aún queda mucho campeonato y somos extremadamente competitivos».

A Lewis le preguntaron cómo podrían mejorar el presente.

¿Acaso había un sueño más por cumplir? Esta fue su respuesta: «El siguiente sueño es obviamente ganar el Mundial de Fórmula 1, pero en estos momentos tenemos que volver a ser realistas. No hay que olvidarse de que soy principiante y este es mi año de debut. Va a haber momentos difíciles. Espero que no sea así, pero es inevitable: así son las cosas y habrá días buenos y otros malos. Por ahora, estamos siendo regulares y eso se debe al equipo y a la gente que me rodea. Tengo una familia muy fuerte y eso es fundamental».

A la tradicional rueda de prensa posterior al gran premio siguió una animada sesión de preguntas y respuestas en la que, además del piloto de Stevenage, también participaron Heidfeld y Wurz, algo que sirvió para constatar la evolución del joven inglés, mucho más seguro de sí mismo.

P.: Leí esta semana que decías que una *pole position* era mejor que el sexo. ¿Cómo calificarías esto entonces? (La pregunta provocó risas entre los asistentes.)

Heidfeld: Es demasiado joven.

Hamilton: Lo de ayer fue un chiste. Esto es una sensación completamente distinta, pero... (Más carcajadas.)

Wurz: ¿Ha cambiado algo desde ayer? (Más risas.)

Hamilton: Lo de ayer está sin lugar a dudas a otro nivel, os lo aseguro.

A Lewis también le preguntaron qué le había dicho su padre inmediatamente después de la carrera. Su respuesta y gratitud a la persona que lo había sacrificado prácticamente todo por verlo en lo más alto del cajón fue conmovedora: «Aún no hemos podido hablar, pero sí le he visto entre el público desde el podio y parecía emocionado. Evidentemente debe de estar muy orgulloso. Es increíble lo mucho que ha hecho por mi carrera. No tenía nada cuando era más joven. Poder ver a su hijo ganar es también un triunfo para él».

Anthony estaba demasiado embargado por la emoción para hablar. Pasados unos minutos, una vez se hubo recompuesto, le dijeron que su hijo le había dedicado el triunfo. «No lo sabía —comentó—. Pero me alegro de que haya sido así. He tratado de

contenerme. Es la culminación de un chaval normal y corriente, y un día muy especial para nosotros y para mucha otra gente, tanto si están dentro de la F1 como si no.»

Reconoció que el estrés de la carrera lo había dejado exhausto: «Hoy hemos hecho un esfuerzo titánico. He padecido cuatro veces la carrera, como si hubiera hecho cuatro grandes premios. ¡Olvidaos de Lewis! Él ha estado echándose unas risas y disfrutando de la carrera. Así es él: nada lo asusta».

Y, ¿entonces? ¿Suponía la victoria una candidatura real a la corona mundial? Anthony sonrió y sacudió la cabeza: «Jamás habíamos planeado estar donde estamos ahora. Lo único que planeamos es hacer siempre lo mejor que podemos las cosas que hacemos en cada momento. Desembarcar en la Fórmula 1 fue simplemente el siguiente paso que tocaba. Jamás miramos al futuro y decimos: "Vale, vamos a hacer esto, esto otro y aquello". ¿Acaso no sería realmente doloroso poner toda tu voluntad en ganar el Mundial y que no termine ocurriendo? Tenemos tiempo de sobra para lograr esa meta, y, si sucede este año, pues mejor que mejor».

Dejó entrever que el propio Lewis tal vez empezaba a creer en la posibilidad de ganar el Mundial, pero, al mismo tiempo, aseguró que haría cuanto estuviera en su mano para seguir por el buen camino: «Lewis va a centrarse en terminar todas las carreras. La clave está en mantenerse firme, tener los pies en el suelo y terminar cada carrera. Y si entretanto logra una victoria, estupendo, y si ganamos el campeonato, mucho mejor todavía».

Tras la rueda de prensa, Lewis mostró otra faceta suya al insistir en acercarse a saludar a los aficionados británicos y del resto del mundo que habían esperado pacientemente a que saliera. Lo habían llevado en volandas hacia el triunfo y querían felicitarlo. Él, por su parte, quería conocerlos, darles las gracias y celebrar un poco con ellos, pese a que, como ya empezaban a recordarle desde McLaren, solo faltaba una semana para el siguiente *grand prix*.

Lewis insistió: «Hay tiempo más que suficiente para saborear esta victoria antes de poner rumbo a Indianápolis y, como es de esperar, iremos con la confianza por las nubes. No tengo ninguna

duda de que también podemos hacer un buen papel allí. Muchas gracias, cómo no, a los aficionados: han estado de diez».

He aquí otra muestra de cuánto difería del estereotipado piloto de F1. Jamás se le habría pasado por la cabeza correr a encerrarse en su autocaravana. Él quería dar las gracias a toda esa gente que se deja el dinero para verlo y que, en la mayoría de las ocasiones, asiste a las carreras en un entorno no precisamente cómodo.

Por la noche, después de su primera victoria en la F1, Lewis Hamilton ya estaba adquiriendo rápidamente un nuevo título: el campeón del pueblo. Era hora de celebrar su triunfo en Montreal. Los tributos y elogios fueron sucediéndose según avanzaba la velada. Stirling Moss tomó la iniciativa con estas palabras acerca del joven que acababa de convertirse en el 19.º británico en imponerse en un gran premio: «Lo de este chico es impresionante. Es sin duda el piloto más impresionante que he visto en mucho tiempo. Sabe cómo controlar el coche y pilota con gran serenidad. Pero no por ello deja de ser un luchador. Va a llegar muy lejos. Quedé fascinado al inicio de la temporada, pero ahora lo estoy aún más. Aunque era indudable su calidad, jamás imaginé —y dudo que alguien lo hiciera— que lideraría el Mundial. Para tratarse de un recién llegado, es increíble. Estoy verdaderamente impresionado. Es un piloto de los pies a la cabeza».

Jackie Stewart, otra leyenda del automovilismo, fue más lejos incluso: «Es probablemente la estrella más resplandeciente jamás vista en el firmamento de la F1».

Damon Hill felicitó a Lewis por la manera en que logró mantener la calma en el fragor de la batalla: «La gente no debería subestimar lo que ha conseguido en tan poco tiempo. Es cierto que está en un magnífico equipo y que tiene un buen coche, pero, para ganar grandes premios y ofrecer exhibiciones como la de hoy carrera tras carrera, hay que tener algo muy especial. Aunque sea un joven debutante, ¡este chaval es la leche! En este deporte, si eres bueno, tienes edad suficiente para que te tomen en serio, y desde luego Lewis es muy bueno. Está demostrado, además, que puede sobrellevar la presión. No deberíamos lanzar las campanas

al vuelo, pero quizá estemos ante el próximo campeón del mundo británico».

Otro excampeón del mundo, Niki Lauda, reconoció tener la sensación de estar presenciando una nueva era del automovilismo: «Ha sido el mejor resultado posible, para él y para la F1. Jamás había visto a nadie pilotar de manera tan perfecta. Si sigue así, será campeón. Todos dábamos por hecho que, dada su falta de experiencia, cometería errores fruto de la presión, pero no está siendo así».

Frank Williams, que vio cómo su piloto Alex Wurz terminaba tercero, bastante lejos de Lewis, declaró que era un piloto realmente brillante al que casi podía definirse como un fenómeno, por lo mucho que estaba consiguiendo sin tener experiencia en la F1. «Es admirable.»

Simon Barnes, jefe de la redacción de deportes del *Times,* resumió como nadie el sentir de la prensa británica con su característico estilo: «Había un sentido de inevitabilidad en todo, casi una sensación de serenidad. Lewis Hamilton ganó su primer gran premio en su sexta participación y la emoción dominante fue muy buena. ¿Cómo no iba a serlo tras su exhibición? El único misterio era saber por qué tardó tanto. Pero, claro, no parece que nada de lo que hace Hamilton tenga que ver con un talento precoz. Como si de una ilusión extraordinaria se tratara, él es un piloto maduro, un atleta completo: tranquilo por dentro, feliz por fuera y tan confiado en su capacidad como si le hubieran puesto a prueba cientos de veces. No es de extrañar que su compañero de equipo en McLaren, Fernando Alonso, esté inquieto: ser campeón del mundo no supone garantía alguna frente a la —ligeramente escalofriante — seguridad en sí mismo de Hamilton [...]. Este se limitó a pilotar. Pilotó con ese sentido de afinidad hacia su conducción que muy rara vez se ve en los jinetes sumamente diestros: un sentido de competitividad casi pasiva, como si el piloto —o el jinete— fuera meramente un vector más hacia la victoria».

Peter Windsor, de *F1 Racing*, también estaba lleno de asombro por el modo en que Lewis había logrado una empresa tan difícil: «Lewis ganó esta carrera porque ganó la *pole.* Y luego, pese a su

lenta salida, certificó su triunfo en la primera curva, donde Fernando la pifió. Ganó, en definitiva, haciendo una demostración de frenada, tacto y equilibrio en un día tórrido. Ganó gracias a una constante precisión en las grandes zonas de frenada: en la horquilla y en la primera curva. Ganó con un nivel de confianza con el que solo puede soñar la mayoría de los pilotos. Firmó la vuelta rápida el sábado por la tarde, se fue a dormir temprano y, en menos de 24 horas, nos regaló un grato día en las carreras. Fue sencillo. Hizo que pareciera ridículamente sencillo. Tal es su categoría».

La afición no solo quería aplaudir al chico maravilla, sino también recalcar que había logrado que resurgiera un deporte al que muchos habían vuelto la espalda. David, de Londres, señaló lo siguiente: «Este tipo no es como los demás. Su repentina aparición y éxito en la F1 me recuerda a Tiger Woods en el golf. Ambos demuestran una madurez impropia para su edad y son sumamente talentosos y profesionales. Los dos están arrasando en sus respectivos deportes y se limitan a cumplir con su trabajo. Ver la F1 ha vuelto a valer la pena».

Derek, de Horsham, comentó: «Hamilton está demostrando gran estabilidad y consistencia en cada carrera. Alonso no ha sido campeón del mundo dos veces por casualidad y, claro, esto contribuye a una temporada muy pero que muy emocionante. ¡Menos mal que los dos corren con el mismo coche! Ninguno puede decir que el otro ganó porque su coche era mejor, aunque Alonso ya está buscando excusas».

Recogemos, también, el testimonio de Catherine, de Powys: «Lewis parece una persona muy aplicada y modesta. Por lo que he visto en alguna entrevista a su padre, viene de una familia con los pies en la tierra. Soy una mujer de treinta y tres años y gracias a Lewis Hamilton he empezado a interesarme por la F1».

Incluso se observó un repunte del interés y la admiración en aficionados a la F1 de otros países. Pancho Villa Jr., de Ciudad de México, hacía este comentario en tono de broma: «Espero que los británicos podáis por fin ganar en algo, ya que no ganáis un Mundial de fútbol desde 1966 y ¡todos sabemos que hubo tongo!». Por último, Freddi, de São Paulo, contaba: «Aunque soy brasileño y

me encanta el estilo de pilotaje de Massa, me gustó ver a Hamilton ganar ayer, pues nos da una idea de cómo serán los próximos años en la F1. Eso añade emoción al asunto y ahora podrá verse una buena competición entre nuevos talentos como Massa, Hamilton, Kimi, Alonso y compañía. Es desde luego una muy buena noticia».

Por supuesto que lo era. Y mientras Lewis Hamilton seguía haciendo fans en todo el mundo, lo realmente emocionante aún estaba por llegar. Sería en Indianápolis donde el Gran Circo desembarcaría una semana después.

# CAPÍTULO 12

## ÍDOLO EN ESTADOS UNIDOS

A la llegada de Lewis Hamilton a Brickyard en junio del 2007, la pregunta que todo el mundo se hacía era si su éxito sería flor de un día o si, por el contrario, perduraría aprovechando su creciente impulso. Lógicamente, la victoria en Montreal le había dado mucha confianza, pero también lo había situado en primer plano: ya no podría escudarse tras el cartel de debutante carente de presión. Las expectativas se habían disparado y, en los prolegómenos del séptimo gran premio de F1 de su incipiente carrera, ya era una de las figuras del momento. El secreto había dejado de serlo. Un secreto que cualquiera que hubiera estado relacionado con su carrera en los diez años previos podría haber adivinado, o que cualquiera que hubiera seguido su victoriosa temporada en la GP2 el año anterior habría deducido: Lewis tenía un increíble talento natural y, sin duda, causaría sensación en la F1.

Llegó a Estados Unidos el jueves previo a la carrera, para aclimatarse tras su triunfo en Canadá. Lo cierto es que no dispuso de tanto tiempo como habría deseado, máxime tratándose de otro circuito en el que jamás había corrido y que ni siquiera había visitado. Pero, tras el primer puesto en Montreal, se vio muy solicitado. Así explicó su llegada tardía: «Estuve un par de días en Nueva York por exigencias de Mercedes-Benz. Ayer estuve en Washington atendiendo otro compromiso publicitario, en esta ocasión con Exxon-Mobil, y cuando me disponía a regresar mi vuelo se reprogramó de las 16.00 a las 20.00, para terminar cancelándose a las 21.00. Al final, tuve que hacer noche en un hotel y, por suerte, pude viajar esta mañana».

No era la situación ideal para un deportista que, como es sabido, está muy pendiente de los detalles y se afana por prepararse al máximo, física y mentalmente, antes de cada carrera. Pero también tenía la suficiente madurez para aceptar que su vida no volvería a ser igual después de su deslumbrante paso por Canadá: «Me consta que tras la carrera de la semana pasada ocupé la portada de muchos periódicos británicos, lo cual es fantástico. Me han llegado unos 200 mensajes de amigos y, aunque estoy en ello, me es imposible responder a todos. Es un paso muy importante en mi carrera y en mi vida. Lograr mi primera victoria fue una sensación genial y en absoluto esperada tratándose de mi sexto gran premio, y más en Canadá, que no era uno de mis circuitos predilectos. Fernando fue seguramente más rápido que yo, pero supe ser consistente. Obviamente, es algo muy positivo para el equipo: hemos ampliado nuestra ventaja en el campeonato de constructores [...]. Los puntos me vienen muy bien en lo personal y ahora toca mantener la misma línea en este circuito».

Su primera impresión del Indianapolis Motor Speedway (o Brickyard, como también se le conoce) fue buena. Reconoció que, mientras recorría por primera vez la pista, sintió un escalofrío de emoción por la espina doral: un circuito ovalado de alta velocidad, con curvas y giros estrechos y una larga recta pensados para pisar a fondo el acelerador. La cuna de la NASCAR y de las famosas 500 Millas de Indianápolis resplandecía bajo el sol en el momento en que se puso el casco para el entrenamiento del viernes previo a la gran carrera. Incluso entonces reconoció tener el presentimiento de que podía ganar aquella carrera. Era un hecho que, una vez completadas las 73 vueltas del domingo, podía ser el nuevo rey de América.

También sabía que, si lograba la victoria, pasaría a la historia junto a Graham Hill y Dan Wheldon, hasta entonces los únicos ganadores británicos en esta pista. El mítico Hill había ganado la Indy 500 en su temporada de debut, en 1966, y Wheldon emuló su gloriosa carrera en el 2005, convirtiéndose en el primer británico en imponerse en Brickyard treinta y nueve años después de la gesta de Hill. «Me hace mucha ilusión esta carrera—comentaba—. Es

una oportunidad increíble para cualquier piloto poder competir aquí. Llevo años disfrutando con la Indy 500: una carrera alucinante a la que siempre he querido asistir. Pero estar aquí para pilotar en este circuito es único. La pista está en un complejo muy bonito, y con solo sobrevolarla me hice una idea de cómo es.»

Pero ¿y si el nuevo nivel de expectativas pesaba demasiado sobre sus hombros? ¿Podría eso tener un efecto adverso sobre su rendimiento? «A decir verdad, procuro no prestarle atención a eso —aseguró mientras se rascaba la cabeza—. He empezado la temporada con una mentalidad muy abierta, tratando de ser realista en cuanto al hecho de que soy un debutante y tengo mucho que aprender. La curva de aprendizaje sigue estando muy pronunciada. Es innegable que estoy ante una gran oportunidad: corro en el mejor equipo y tengo como espejo en el que compararme a uno de los mejores pilotos del campeonato. Como es natural, en la temporada habrá altibajos, pero en cualquier caso considero que es muy pronto para hablar del campeonato. Tenemos 11 carreras por delante y lo que debo hacer es afrontar cada una de la misma manera que vengo haciendo.

»Cada vez que me subo al coche aprendo algo nuevo. Y cada vez me siento más cómodo no solo con el coche y el equipo, sino con los controles, el reglamento y todo cuanto tiene que ver con la F1. Voy aprendiendo gradualmente y así seguirá siendo durante el resto de la temporada.»

Esa sensatez fue lo que convenció a muchos de que hasta el último suspiro podría disputarle el título de pilotos a Alonso y Raikkonen. Puede que sonara a cliché, pero pese a ser tan joven tenía la cabeza muy bien amueblada.

El primer día de entrenamiento en Indianápolis lo dedicó a estudiar la pista para conocer al dedillo sus baches y curvas. Fernando Alonso firmó la vuelta rápida en la primera sesión, con Lewis siete décimas de segundo detrás de él. El asturiano también brilló en la sesión vespertina tras hacer el mejor tiempo: 1:12.156. Sin embargo, la figura de Hamilton iba volviéndose cada vez más inquietante y, a medida que dominaba el circuito, estrechaba más el cerco sobre su compañero de equipo. Al final de la jornada, la

distancia entre ambos era de poco más de una décima de segundo.

Sabía que volvía a estar a las puertas de algo grande: «Como era la primera vez que pilotaba aquí, dediqué bastante tiempo a conocer el circuito. La parte más complicada se localiza en el sector intermedio, por ser muy estrecho y sinuoso. Nos tomamos nuestro tiempo ajustando los reglajes y evaluando las dos opciones de neumáticos que Bridgestone nos proporcionaba para el fin de semana. En la primera parte de la segunda sesión me salí ligeramente de la pista y dañé las parrillas de "barbacoa", cuya reparación llevó algo de tiempo a los chicos. Tenemos una idea bastante formada sobre a dónde queremos ir y todo apunta a que deberíamos ser competitivos. Pero, como siempre, el viernes solo marca el inicio del fin de semana: aún tenemos un buen trecho por delante».

Alonso volvió a ser el más rápido el sábado por la mañana, con Lewis tercero. Pero al final de la jornada las tornas habían cambiado radicalmente: fue Lewis quien se hizo con la *pole,* su segunda consecutiva, tras marcar un crono de 1:12.331, 0,169 segundos menos que Alonso. Los Ferrari de Felipe Massa y Kimi Raikkonen coparon la segunda fila. Era un magnífico resultado para Lewis, que admitía no haber dormido bien la noche anterior. Hubo quienes creyeron que podía haberse debido a la fiebre del heno, pero el inglés se encargó de despejar cualquier duda: «No, no creo que se trate de eso. Últimamente no he dormido mucho, quizá porque estoy disfrutando demasiado de lo que sucede a mi alrededor. Pero, efectivamente, no me sentía bien del todo». Era un hecho que no podía ocultar su felicidad por el resultado de la clasificación: «Francamente, estoy bastante sorprendido. Antes de la sesión no habíamos sido capaces de dar con un reglaje óptimo y sabía que Fernando sería más rápido aquí. Sumar otra *pole* en una semana es fantástico: ¡me encanta Norteamérica! Los aficionados aquí han demostrado su entusiasmo y apoyo al equipo, y espero que hoy hayan disfrutado mucho. Cuando supe que la *pole* era mía, di un grito dentro del casco. Supone todo un desafío venir a un circuito por primera vez y tener que aprender cosas nuevas en cada curva, en cada vuelta. Sabía que tenía que apretar en mi segunda

ronda de la última sesión clasificatoria. El coche está rindiendo bien y el equipo ha hecho un trabajo estupendo».

El día de la carrera las cosas se le pusieron aún más de cara tras cruzar la meta primero con un tiempo de 1:31:09.965, su segunda victoria consecutiva y una ventaja de diez puntos respecto a Alonso. También fue su séptimo podio en siete participaciones en la categoría reina. Y lo hizo con estilo, dominando la carrera de principio a fin y tras repeler fríamente dos intentos de adelantamiento de Alonso. El asturiano, segundo finalmente, trató de rebasar al inglés tras la salida sin conseguirlo.

Tuvieron un nuevo tira y afloja tras su respectiva primera entrada a boxes con una vuelta de diferencia. Ambos pilotos trazaron la recta principal pegados el uno al otro, pero una vez más fue Lewis quien salió por delante tras la primera curva. Después, la carrera transcurrió sin sobresaltos, y logró mantenerse líder hasta que ondeó la bandera a cuadros. Gracias a este triunfo pasaba a la historia como el cuarto debutante, junto a Jacques Villeneuve, Nino Farina y Juan Manuel Fangio, en ganar al menos dos carreras en su primera temporada en la F1.

Después, se sintió aliviado de no tener que seguir padeciendo el calor abrasador que hizo aquel día. Reconoció que le había alentado el apoyo de la estruendosa afición local y la presencia en su *pit lane* del rapero estadounidense Pharrell Williams, su invitado vip. Algo aturdido, Lewis reaccionó así tras la carrera: «Todo va mejorando constantemente. ¡Qué semana tan alucinante ha sido! Me cuesta creer que haya ganado. Es impresionante venir a dos circuitos que no conocía, rodar a este ritmo y ver que el equipo sigue progresando. Las últimas 15 vueltas se me hicieron eternas, pero iba primero. Lo he conseguido y, desde luego, es muy emotivo. Todo salió a pedir de boca: el inicio, las paradas en el *pit,* la estrategia... Estoy sumamente feliz. Fernando me ha presionado desde el principio, y los dos hemos forzado al máximo. Aunque hice una buena salida para tratar de mantener la ventaja, Fernando siempre estuvo ahí. En el segundo *stint,* logró acercarse mucho debido a la degradación de mis gomas, y, aunque tuvo una buena oportunidad al final de la recta, fui capaz de mantenerlo a raya. Ha

sido un día muy largo y caluroso, pero he disfrutado mucho de esta carrera y del apoyo de los aficionados».

Ron Dennis mostró su lado más diplomático al felicitar a ambos pilotos por el doblete, pero también señaló que en esta ocasión les había pedido a los dos que bajaran las revoluciones. «En el *stint,* Fernando apretó y alcanzó a Lewis, lo que generó en el *pitwall* sensaciones positivas y, al mismo tiempo, algo de tensión. Aunque queríamos que compitieran, debíamos estar atentos a que esa competencia no amenazara nuestro doblete. A 15 vueltas del final, los dos dejaron caer las revoluciones para reservar los motores para el GP de Francia, pero no por ello dejaron de competir. Su deportividad, en la pista y sobre todo durante las celebraciones en el podio, hace que el equipo se enorgullezca de contar con dos pilotos de su categoría.»

Tras comentarle a Lewis que era el Día del Padre, le preguntaron si tenía algún mensaje especial para Anthony. «Ni siquiera sabía que era hoy —respondió—. Estaba concentrado al cien por cien. Recuerdo que alguien me lo había dicho, pero no sabía si era el Día del Padre aquí o en el Reino Unido. Nunca sé muy bien en qué día cae, pero sabiendo que es hoy solo puedo decir que es un motivo de celebración aún mayor. La última victoria se la había dedicado a él, pero no sé muy bien qué hacer con esta. Creo o, mejor dicho, espero que haya muchas más victorias en el futuro. No puedo dedicarle cada triunfo a un pariente diferente, ¡porque en mi familia somos un montón! Como siempre digo, les estoy muy agradecido a todos. Espero que esté muy feliz y, luego, cuando lo vea, lo felicitaré por el Día del Padre.»

Hasta su regreso al Reino Unido no fue del todo consciente de la dimensión que estaba adquiriendo su fama. Se había convertido en el tema de conversación en los *pubs* y en los lugares de trabajo. Era una celebridad en toda regla y motivo de orgullo de sus conciudadanos. Los aficionados estaban deseosos de hacerle llegar sus mensajes de enhorabuena. Joe Neill, de Londres, dijo: «¡Muy bien hecho, Lewis! Tus triunfos en Canadá y Estados Unidos le vienen de maravilla a la F1. Vaya mi reconocimiento a McLaren

por darle una oportunidad a un piloto británico y, también, a Alonso por ser un oponente difícil de ganar. ¡No creo que uno esté por encima del otro! Me parece muy bien que apuesten por los jóvenes talentos. Ojalá mantenga el nivel lo que resta de temporada y termine ganando el título».

Otro apasionado del automovilismo, Tim Leach, de Burnley, comentó que ya iba siendo hora de que Alonso reconociera un poco el mérito como era debido: «Tengo el máximo respeto por cualquiera que pilote un monoplaza, pero después de siete carreras Hamilton le lleva diez puntos. Compiten en igualdad de condiciones, es decir, tienen el mismo apoyo y recursos, lo que significa que su destreza pilotando es el principal criterio que separa al uno del otro. Alonso tiene que aceptar que la clasificación manda y que negarlo es inútil. Tiene mucho trabajo por delante para poder alcanzar a Hamilton».

Tom Bray, de Dublín, se rindió al estilo imperturbable del inglés: «Ha sido una satisfacción ver ganar a Lewis las dos carreras celebradas en Norteamérica. Sus dos victorias desde la *pole* han sido inapelables, ha demostrado tener suma calidad y nervios de acero pese al caos a menudo a su alrededor. Me alegra saber que, si termina conquistando el campeonato este año, incluirá en su haber varias victorias de nivel. Por un momento me preocupaba que, debido al actual sistema de puntuación, pudiéramos tener un campeón que no hubiera ganado una sola carrera. Pero el que vale termina demostrándolo. ¡Siempre ha sido así!». Por su parte, Bill Lowe, de Banbury, expresó un entusiasmo similar respecto a las dotes de Hamilton: «¿Hasta qué punto se debe al talento de Hamilton la actual brecha existente entre McLaren y Ferrari? La carrera de Indianápolis fue una demostración magistral de pilotaje».

También hubo quien se acordó de Ron Dennis y McLaren por catapultar al joven piloto al estrellato en tan breve período de tiempo. Alan Davies, de Chester, dejó este comentario: «Primero gana la *pole,* luego defiende tu posición, después pisa a fondo el acelerador y, si no cometes errores, ¡cruzarás primero la línea de meta! Cinco aspectos clave en cualquier piloto de nivel, algo de lo

que Lewis dio buena cuenta ayer en Brickyard. A Fernando no le quedará más remedio que reajustar su estrategia y estilo de pilotaje si desea aspirar al título. No está mal que optara por no arriesgar para sacar el máximo de puntos posible. No obstante, el ganador de esta carrera no solo ha sido Lewis, sino también McLaren. El equipo ha pasado de estar relegado a un segundo plano durante los últimos años a apabullar a Ferrari con cinco victorias de siete posibles, tres dobletes y un buen puñado de podios. Están logrando una ventaja insalvable en el título de constructores y, en lo que al de pilotos se refiere, puede que en el 2008 McLaren tenga dos campeones del mundo bajo un mismo techo».

Y Jody Smith, de Ipswich, afirmó que tras sus dos triunfos en Norteamérica Lewis se lanzaría de lleno a tratar de arrebatarle el título a Alonso: «Ha sido muy regular: ha sumado podios, *poles* y dos victorias. Ha demostrado a sus detractores que es un piloto de verdad y el nuevo dominador de la F1. Las maniobras de adelantamiento arriesgadas al inicio de las carreras le están costando muy caro: más vale que Alonso se acostumbre a la velocidad y la consistencia de Hamilton o el doble campeón del mundo las pasará canutas. Diría que a estas alturas Alonso lo tiene muy difícil para alcanzarle: Lewis está siendo muy consistente y seguramente va a hacerse con el título».

Jonathan McEvoy, del *Daily Mail,* también se deshizo en elogios tras la exhibición de Lewis en América. Destacó particularmente su madurez y serenidad a la hora de lidiar con cuanto salía a su paso: «Nada parece perturbar a la nueva estrella. Llegó a una pista desconocida para él tras un viaje de pesadilla [...]. Cautivó a la afición con sus saludos, firmando autógrafos y diciendo lo correcto cada vez que le arrimaban un micrófono. A Hamilton todo le sale de manera natural. Y ese mismo aplomo lo demostró al volante. Es cierto que Alonso lideró los entrenamientos y las dos primeras sesiones clasificatorias, pero, cuando llegó la hora de la verdad, Hamilton firmó el mejor tiempo el sábado por la tarde, y eso pese a las altas temperaturas y no encontrarse en un estado óptimo. Fue una clase magistral sobre cómo se debe afrontar un fin de semana en la F1».

Como colofón, el *Daily Telegraph* publicó un mensaje de felicitación que debió ser la guinda del pastel para Lewis. Lo firmaba su prima Michelle y decía lo siguiente: «¡Hola, Lewis! Ahí va un mensaje de tu prima Michelle Hamilton, hija de Randolph Hamilton, hijo del hermano de tu abuelo (el tío Davidson), a quien conoces como el tío Fleet. ¡Solo quería felicitarte por tu gran victoria! Hemos visto la carrera en Estados Unidos y estamos muy orgullosos de ti. La tía Irva está aquí para pasar el verano con nosotros y no ha parado de animarte ni un solo instante. Espero que el periódico te haga llegar este mensaje. Si no, contactaremos a tu tía Vanessa. Lo dicho, ¡enhorabuena y que disfrutes de esa fantástica victoria!».

Innumerables elogios se sucedieron durante toda la semana. Pero Lewis sabía que tenía que dejar todo aquello a un lado; no iba con él lo de ponerse en plan estrella. Además, se acercaba otra fecha importante: quedaban menos de dos semanas para el 1 de julio, cuando iba a disputarse el GP de Francia.

El calor de Estados Unidos había quedado atrás. Y a su vuelta a Europa los esperaban unas lluvias intensas que alcanzarían su punto máximo cuando el Gran Circo finalmente llegó a Magny-Cours para la nueva cita de una trepidante temporada que no daba tregua. Alonso estaba enervado después de haber quedado por detrás de su teórico escudero en Norteamérica y estaba decidido a tomarse la revancha en Europa. Lewis sabía que tendría que emplear todos los medios una vez más para mantener a raya a quien, a fin de cuentas, era el vigente campeón.

Conforme fueron desarrollándose los acontecimientos en Magny-Cours, iba quedando claro que Lewis tendría que afrontar un nuevo problema sumado a Alonso, y que, al igual que su compañero de equipo, no iba a desaparecer sin más. Hablamos ni más ni menos que del resurgimiento de Ferrari, un viejo conocido que, tras superar sus problemas iniciales, se reivindicó con una espectacular demostración de pilotaje con la que arrebató el protagonismo a Lewis y Fernando.

Los aficionados británicos que ansiaban una tercera victoria consecutiva de Hamilton se llevaron una desilusión cuando se

enfrentó en vano a los rejuvenecidos Ferrari. Kimi Raikkonen había llegado al circuito francés con el colmillo bien afilado: fue el más rápido en la primera sesión de entrenamientos del viernes y su dominio se prolongó hasta el final de la carrera del domingo por la tarde. Ya a su llegada a Francia, Lewis parecía algo desorientado. Afirmó que le gustaba bastante la pista y que había tenido experiencias muy interesantes en ella, antes de añadir que siempre le había gustado correr allí y que cuando oía a la gente hablar de circuitos muy técnicos, enseguida le venía a la mente Magny-Cours.

«Es importante mantener un buen ritmo en las curvas lentas, ya que tienden a preceder a rectas muy largas. Hay que contar con muy buenos reglajes mecánicos para las curvas y con buena tracción para las salidas. Mis secciones preferidas son las dos rápidas chicanes situadas al final del circuito. Son muy especiales, no tienen igual en la F1: se toman a más de 200 km/h, que es una velocidad muy alta para una chicane.»

Me quedé desconcertado cuando dijo que le gustaba la pista, sobre todo a la vista de sus participaciones en la F3 y la GP2. Tal vez solo era una faceta de aquel Lewis Hamilton cada vez más maduro que trataba de ser diplomático con sus anfitriones franceses. Pero lo cierto es que su palmarés en aquel circuito no invitaba al optimismo: salió accidentado en la F3 y tuvo una experiencia no menos traumática en la temporada 2006-2007, cuando disputaba el título de la GP2.

«No guardo un buen recuerdo de la carrera en Francia del Campeonato de GP2 la temporada pasada —reconocía—, ya que debido a una colisión en la primera carrera me vi obligado a salir desde el puesto 19. Remonté hasta la quinta posición y entré en los puntos, lo que demuestra que se puede adelantar aquí. Aunque uno siempre quiera la *pole,* lo cierto es que Magny-Cours propicia los adelantamientos y, al haber un *pit lane* bastante corto, las opciones de estrategia son múltiples.»

El gafe parecía perseguirle de nuevo en los primeros entrenamientos, donde fue el sexto más rápido. Aun así, el sábado por la tarde su suerte parecía haber cambiado: le había ido lo

bastante bien como para salir desde el segundo lugar de la parrilla. A Lewis, que había marcado un crono de 1:15.104, se le escapó su tercera *pole* consecutiva por apenas siete centésimas de segundo. La habría logrado de no haber sido por un error en la frenada en la última sección de la clasificación. «No se puede ser perfecto en todo —apuntaba—. En la última vuelta me pasé de frenada en la curva 15 y me salí de la pista. De no haber sido por ese error, tal vez habría conseguido la *pole.* La he acariciado con la punta de los dedos.»

¿Acaso le estaba pasando factura la presión de liderar el campeonato y tener a Alonso pisándole los talones? «No siento presión añadida —afirmó el inglés—, afronto cada fin de semana con la misma mentalidad. Ser líder es fantástico, pero todavía quedan diez carreras por disputarse y es muy pronto para plantearse ganar el campeonato. No deja de ser mi primera temporada. Muchos pilotos me ven como un principiante, aunque a medida que avanza la temporada vayan reparando en que estoy trabajando bien o que estoy luchando con ellos de tú a tú, algo fundamental para que empiecen a respetarte. Pese a todo, sigo pensando que todos esperan que en algún momento cometa algún error...»

Massa firmó la *pole* y Raikkonen terminó tercero. Alonso tuvo problemas con la caja de cambios en la última sección de la sesión clasificatoria, lo que lo mandó hasta un desastroso décimo puesto. Pese a estar frustrado y de mal humor, un poco más tarde esbozó una sonrisa al afirmar que solo podía esperar que ocurriera un milagro: «Rezaré para que llueva mañana. Ya sabemos que con la pista mojada puede pasar cualquier cosa. Si eres rápido sin lluvia, puedes ser dos o tres décimas de segundo más rápido que el que tengas delante. Con lluvia, esa diferencia puede llegar a ser de dos segundos, lo que permite avanzar posiciones mucho más rápido. Eso espero para mañana: que llueva para poder beneficiarme del caos que se suele generar con la pista mojada. Saliendo décimo lo tengo muy cuesta arriba para recortar la diferencia de puntos respecto a Lewis. Necesito sumar, pero también soy consciente de que tal vez no sea posible terminar por encima del quinto puesto.

Eso sí, al menos lo intentaré».

También sonrió con gesto adusto cuando oyó hablar de los Ferrari. Él en ningún momento los había descartado en la lucha por el título: «Tras las victorias en Mónaco, Canadá e Indianápolis, parecía que todo el mundo se había olvidado de Ferrari. Yo no, porque sé lo rápidos que son; pueden hacer un trabajo sensacional y son muy fuertes. Siempre cuesta ganar a Ferrari, y así seguirá siendo hasta la última carrera».

Al menos por una vez, este hombre enigmático y a menudo difícil daba en el clavo. En Magny-Cours, Ferrari revirtió su temporada con el primer y segundo puesto de Kimi Raikkonen y Felipe Massa, respectivamente, lo que ponía fin a la racha de victorias de Hamilton. Sin embargo, el de Stevengage seguía dando batalla: al haber terminado tercero (lo que suponía su octavo podio consecutivo), ampliaba su ventaja hasta los 14 puntos respecto al segundo.

Raikkonen, que terminó con un tiempo de 1:30:54.200, se puso primero en la vuelta 47, tras adelantar a Lewis en la primera curva del trazado (era la primera vez que alguien le rebasaba en su carrera en la F1). El finlandés cruzó la meta 2,414 m por delante de Massa y 32 segundos antes que Hamilton. Alonso, muy batallador en todo momento, terminó séptimo, fuera de los puntos.

Hamilton trató de poner buena cara tras el GP de Francia: «Estoy absolutamente convencido de que podemos recuperarnos en la próxima carrera. Una de las mayores satisfacciones para un piloto es correr su primer GP de Gran Bretaña con el equipo de sus amores y hacerlo liderando el Mundial. Seguiremos estando en condiciones de optar a la victoria siempre y cuando logremos mantener el nivel de fiabilidad y consistencia. Al inicio de la temporada algo así era impensable, del mismo modo que, como ya he dicho, no me esperaba hacer podio en mi primera carrera; mucho menos subir al cajón en ocho carreras consecutivas hasta la fecha. Estoy contentísimo con el trabajo que hemos hecho. No estoy decepcionado, aunque me hayan adelantado por primera vez en una carrera. A nadie le gusta que lo adelanten, pero es algo que iba a ocurrir antes o después. Lo principal es que hemos vuelto a

subir al podio. Somos el equipo más regular y, para mí, el que mejor está haciendo las cosas. Es una obviedad que no se pueden ganar todas las carreras, pero he logrado ampliar mi ventaja en el campeonato y, sin duda, no podría estar más feliz».

Ron Dennis reconoció haber modificado la estrategia de Lewis para tratar de asegurar la tercera plaza, a sabiendas de que sería imposible superar a los Ferrari. También trató de restar importancia al contrataque de la escudería italiana: «Estamos encantados de que Kimi haya ganado a Massa» (de haber vencido este último, habría quedado solo un punto por detrás de Alonso). «Este fin de semana han hecho un trabajo formidable y probablemente habrán mejorado un poco su coche, pero lo cierto es que les hemos hecho parecer mejores de lo que son. Con suerte, seremos capaces de demostrarlo en Silverstone».

¡Ay!, Silverstone... No había tregua en lo que empezaba a convertirse en una severa prueba de resistencia. Lewis estaba ansioso por presentarse a la siguiente parte de su examen. Aunque jugaba como local, sentía la presión de saber que Ferrari había vuelto. Raikkonen y Massa lo habían demostrado sobradamente con un fin de semana de dominio total en los páramos de Francia.

A su regreso a Inglaterra, Lewis descubriría la dimensión de su fama, pero, antes de cruzar el canal de La Mancha, analicemos el efecto que Lewis Hamilton estaba teniendo como primer piloto negro de la historia.

# CAPÍTULO 13

## PILOTO DE CARRERAS

Cuando Pharrell Williams aceptó ir como invitado vip de Lewis Hamilton en el GP de Estados Unidos, todo el mundo habló inevitablemente del efecto que el joven piloto estaba teniendo en la comunidad negra. Parecía evidente que, además de haber abierto la F1 a un público más joven y entusiasta, el éxito de Lewis al convertirse en el primer piloto de raza negra en ganar un gran premio había animado a otros negros a empezar a seguir el automovilismo y, en algunos casos, a soñar con llegar tan lejos como él. Como se ha comentado, por entonces se le solía comparar con Tiger Woods. Lewis, al igual que el golfista estadounidense, ascendió a la fama rápidamente, en su caso tras encadenar nueve podios consecutivos. Woods ganó su primer torneo profesional y alcanzó el número uno apenas 42 semanas después de debutar como golfista profesional. También se dijo que, del mismo modo que Tiger había llevado el golf a un público más amplio, Lewis sería capaz de acercar el automovilismo a mucha gente.

Pero ¿era esa una visión demasiado simplista? ¿Acaso Lewis provocaría que miles de negros intentaran seguir sus pasos en un deporte hasta entonces vedado para ellos? De esa comparación, el propio Hamilton comentó: «No soy Tiger Woods, sino Lewis Hamilton, pero eso no quita para que lo considere un deportista sensacional. Ojalá pueda tener en la F1 el mismo impacto que él ha tenido en el golf».

El mismo impacto... Ya antes de que se produjeran sus extraordinarias victorias en Norteamérica, hubo expertos que desacreditaron sus logros aduciendo que, aunque llegara al nivel

de Tiger Woods, no era nada de lo que vanagloriarse, pues, a fin de cuentas, ¿qué había hecho el famoso golfista negro por las minorías étnicas?

Matthew Syed se puso al frente de los escépticos en el *Times,* sosteniendo que se podía afirmar, sin reservas y con el aval de los datos, que Woods no había cambiado el golf ni un ápice en lo relativo a la integración racial: «Lo cierto es que Tiger Woods no ha tenido en absoluto la influencia sobre la conciencia negra que sugieren sus partidarios. No ha habido un solo jugador negro que haya engrosado la PGA desde que en 1996 Woods empezara su carrera profesional y, desde el 2000, no compite ninguna golfista negra en el circuito femenino de la LPGA. En la actualidad, no hay ningún golfista profesional británico perteneciente a una minoría étnica y, de los 60 adolescentes que integran el programa de élite de la Asociación Inglesa de Golf, solo dos proceden de grupos étnicos minoritarios».

Dicho argumento parecía estar bastante fundado y, en principio, resultaba difícil de refutar. Así pues, me decidí a preguntarle a Ash Hussain qué opinaba sobre las afirmaciones de Syed. Ash, nacido en el este de Londres hacía por entonces treinta y seis años, era la persona ideal para opinar sobre el tema. De ascendencia asiática y jefe de fotografía en un periódico de difusión nacional, me contó cómo él mismo tuvo que luchar por romper «las barreras tradicionales dentro de la industria periodística» para llegar a la cima, y reconoció que tuvo que superar trabas incluso dentro de su propia comunidad: «Cuando empecé hace quince años, la comunidad asiática quería médicos, ingenieros y abogados, ¡no fotógrafos! Pero desde entonces varios jóvenes asiáticos han visto lo que he conseguido y eso les ha motivado a tratar de hacer carrera en los medios de comunicación».

Hussain discrepa rotundamente de la opinión de que Tiger no ha hecho nada para romper esas mismas barreras en el golf, alegando que solo porque no haya surgido ningún jugador de su nivel no significa que haya fracasado como modelo a seguir para los negros. «Diría que es demasiado riguroso en su opinión, sobre

todo porque hay mucha gente, en particular de grupos étnicos, que ve el golf por Tiger, quien ha animado de manera activa a las minorías étnicas a que sigan su deporte. Sé de mucha gente que antes no lo hacía y ahora, sí, y también sé de muchos otros que han empezado a jugar al golf por Tiger Woods. Puede que no hayan llegado a la élite, pero ha abierto la puerta a un público y unos participantes totalmente nuevos. Un público que antes veía el golf como un deporte de gente rica, pero que se ha sentido seducido por el éxito y la personalidad de Tiger. Él fue el primer golfista negro en ganar el Masters de Augusta, el primero en recibir la chaqueta verde. Si eso no es inspirador para los jóvenes, entonces, ¿qué puede serlo? De manera idéntica, Lewis ha abierto a las minorías étnicas las puertas del automovilismo, un deporte que, al igual que el golf, muchos consideraban cosa exclusivamente de ricos.»

Ash creía que la repercusión de Lewis Hamilton y del joven y enérgico boxeador de ascendencia pakistaní Amir Khan acercaron ambos deportes a minorías que, de lo contrario, no se habrían sentido atraídas. «Tengo la impresión de que Amir Khan es otro Lewis Hamilton en el sentido de que simboliza una inspiración para las minorías étnicas. Amir, un ejemplo para los boxeadores negros en ciernes del Reino Unido, ha continuado el camino trazado por Prince Naseem, y estoy firmemente convencido de que Lewis inspirará del mismo modo a niños de origen étnico para que se interesen por el automovilismo. De hecho, lo que ha logrado en los últimos meses ha alentado a toda una generación de pilotos étnicos en potencia a lanzarse de lleno al automovilismo.»

Syed también sostuvo que Lewis seguramente no hará nada por ayudar a tantos niños negros desfavorecidos como hay y que, inevitablemente, se convertirá en un lacayo de las grandes empresas que le pagan el sueldo en vez de utilizar su posición privilegiada para tratar de mejorar la suerte de esas minorías. Citaba el ejemplo de Michael Jordan como aviso de lo que podía suceder con Hamilton. Contaba que la estrella del baloncesto mostró una «reticencia estremecedora» a entrar en el debate político para no enojar a los patrocinadores que le pagaban

indirectamente su descomunal salario. Según Syed, Jordan podría haberse valido de su popularidad en Carolina del Norte, su estado natal, para hacer campaña en 1990 contra el senador republicano Jesse Helms. Se habría considerado una causa más que noble después de que, en su día, Helms usara un eslogan que rezaba: «Blancos, despertad antes de que sea demasiado tarde. ¿Acaso queréis ver a negros en las fábricas trabajando con vosotros, vuestras mujeres y vuestras hijas?».

En lugar de eso, como recordó Syed en su artículo, la respuesta de Jordan cuando le preguntaron fue: «Los republicanos también compran zapatillas deportivas». Aquello llevaba al periodista del *Times* a concluir lo siguiente: «Hamilton no tardará en familiarizarse con las reglas de este deprimente deporte. Incluso ahora, con veintidós años, ya lo están aleccionando en el arte de no decir nada. Sus adiestradores tienen claro que si presentan a su cliente como un lienzo en blanco será mucho más fácil persuadir a las multinacionales de que estampen en él sus logos. Como con Jordan, es solo cuestión de tiempo que se convierta en una valla publicitaria andante».

Hussain discrepaba de ese punto de vista, argumentando que la apreciación que Syed hace de Jordan es particularmente dura: «No coincido con la idea de que Jordan no tuvo un efecto positivo: hizo muchísimo por niños de minorías étnicas marginadas, actos que jamás se han publicado en la prensa. Además, contribuye habitualmente con organizaciones benéficas infantiles y no hay que olvidar que rodó una película, *Space Jam,* para el mercado infantil, y muchos niños se sintieron inspirados por su temática. La pregunta entonces debería ser: ¿en qué aspecto exactamente Jordan no supone una inspiración para los niños de color?, porque buena parte de lo que hace en su vida privada va encaminado precisamente a ayudar y alentar a los más pequeños».

Syed también vaticinaba en su artículo que, al igual que Woods, Hamilton se vería obligado a hacer declaraciones en favor de sus patrocinadores: «Sería sorprendente que Hamilton —un chaval de Hertfordshire que ya ha estampado su firma en acuerdos lucrativos con Vodafone o el fabricante de relojes Tag Heuer— no

siguiera el ejemplo del hombre que está llamado a convertirse en el primer deportista milmillonario de la historia. Enseguida se acostumbrará a tener uno o dos asesores a su lado durante las entrevistas, prestos a desviar cualquier pregunta que pueda repercutir en la inmaculada imagen de sus clientes corporativos».

Hussain, por su parte, creía que Hamilton no era portavoz de nadie, sino un joven de principios que siempre hablará de acuerdo a lo que considere justo. Es más, si se pasara de la raya, para Ash, su padre, Anthony, estaría allí para ayudarlo: «Entiendo que Lewis es una persona que puede hablar por sí misma y así lo hará siempre. La única persona que estará a su lado en todo momento será su padre, no un asesor de imagen. Este hará todo lo posible para que continúe por el buen camino. Así ha sido hasta la fecha, ¿por qué tendría que ser de otra manera? Ejerce de padre cariñoso, sin pecar de dominante y pendiente de que su hijo no cometa errores».

Amir Khan también creía que Lewis es lo bastante maduro, fuerte y sabio como para cuidar de sí mismo, y que en absoluto caerá en manos de ningún asesor de pacotilla, ni por supuesto de patrocinadores que pretendan manipularlo. El boxeador, natural de Bolton (Lancashire), también estaba convencido de que tanto él como Lewis estaban abriendo un nuevo horizonte para los chicos de minorías étnicas y de cualquier credo. Amir, que además de ser un apasionado de los coches desde pequeño se planteó ser piloto antes de decantarse por el boxeo, comentó: «Creo firmemente que Lewis y yo somos el futuro del deporte británico. Los dos estamos traspasando fronteras y manteniendo viva la tradición deportiva de nuestro país. Deseo que sigamos inspirando a los jóvenes británicos a que apuesten por el deporte. Y no solo hablo del boxeo y el automovilismo, los críos pueden practicar muchos otros deportes. Somos ganadores natos y cuando los chicos se fijen en nosotros dirán: “Yo también puedo conseguirlo, puedo ser un campeón como Amir y Lewis”».

Hussain también tenía un mensaje para quienes pensaban que Hamilton estaba dejándose arrastrar por el estrellato y la fama, y que la aparición en escena de Pharrell Williams y la presencia cada

vez mayor de otros famosos en el entorno de Lewis (como P. Diddy o Beyoncé) era una mala señal: «La gente se pregunta por qué Lewis se rodea de personas así, como si fueran mala gente. P. Diddy financia un colegio para niños marginados en Nueva York y Pharrell es muy buena persona. No son tan superficiales como uno podría pensar. Tienen una faceta altruista, y me consta que a Lewis le agradan por eso y por su compañía. Me niego a ser tan cínico como otros con respecto a Lewis y sus amistades. En el Goodwood Festival of Speed, Lewis salió a firmar autógrafos lloviendo a cántaros como estaba. Podría haberse largado a casa, pero prefirió tirarse todo el día allí. Eso define su naturaleza: es un embajador del deporte; no solo compite por el dinero o la fama. Y, por si fuera poco, es también un embajador —fantástico, por cierto— de las minorías étnicas».

Otro famoso que se rindió a los encantos de Lewis Hamilton fue Maxi Jazz, cantante de Faithless y gran aficionado al mundo del motor, quien reconoció con estas palabras que el piloto se había convertido en su héroe: «Jamás pensé que un hombre de cincuenta años como yo tendría un ídolo de veintidós. Cuando le conocí el año pasado, me estrechó la mano con tal fuerza que me crujió. Es maná caído del cielo. Quiero que nuestros hijos adoren a otras personas aparte de 50 Cent. Tiene mucho mérito el esfuerzo de Lewis y su padre por salir adelante. El Gobierno debería subsidiar el *karting* en vez de lanzar órdenes de conducta antisocial. Ningún chaval tendrá ganas de robar un coche y darse una vuelta en él después de haberse pasado el día en la pista. No hay ningún circuito de *karting* asequible. Gran Bretaña es la cuna del automovilismo, pero no hacemos lo suficiente por asegurar el futuro de este deporte».

En un artículo publicado en el *Observer* antes del GP de Gran Bretaña del 2007, Anna Kessel expresó la opinión generalizada de que los invitados vip de Hamilton no eran más que un signo del notable cambio de panorama que el piloto inglés estaba trasladando a la F1. «Hace solo dos semanas apareció en el canal de música MTV Base y pudo verse junto a su familia en los *pits* del circuito de Indianápolis al influyente rapero Pharrell Williams y a

la cantante Beyoncé. En apenas cuatro meses, la F1 ha pasado de ser un sofisticado patio de recreo de superricos a congregar a artistas de *hip hop,* y todo apunta a que la nómina de invitados de Hamilton seguirá creciendo.»

Dos reporteros de periódicos rivales dirigidos a la comunidad negra no tardaron en respaldar la opinión de que Hamilton era lo mejor que le había pasado a la F1 en años. «Lewis será más popular que Tiger Woods —aseguraba Michael Eboda, director del *NewNation,* diario orientado a un público afrocaribeño—. Está logrando aficionar a toda la comunidad a la F1. Ahora todos están pegados a la pantalla, cuando antes jamás se les habría pasado por la cabeza ver una carrera. Tengo un amigo que ni siquiera conduce y me llama para hablar de Lewis.» Rodney Hinds, editor de deportes de *Voice,* comentaba: «Recibo *emails* y llamadas después de cada carrera. Lewis está causando furor: hay gente que no distingue un poste de una farola y habla de él. Está uniendo y estimulando a la gente. Todos se identifican con él y se motivan gracias a él. Conozco personalmente a Richard Williams [padre de Venus y Serena], y sé que vendrá al GP de Gran Bretaña. No me sorprendería que se acercaran a conocer a Lewis».

El periodista me comentó que *Voice* había solicitado por primera vez en su historia una acreditación de prensa para la F1 tras anunciarse que Lewis correría. No obstante, Hinds reconoció que algunos de sus amigos tenían reservas sobre acudir a los circuitos: «Esta semana recibí la llamada de dos hermanas que llevan años siguiendo la F1. Han ido a todos los circuitos europeos, pero, según dicen, nunca han visto a otros aficionados negros. Somos los que ven el deporte desde casa. Nos gustaría ver algún grupo de aficionados negros para sentirnos arropados, pero lo cierto es que muchos se preguntarán si se sentirían cómodos en esta clase de eventos. Me gustaría ir a Silverstone y ver una multitud de nuestra gente apoyando a Lewis Hamilton».

Tres exfutbolistas ingleses —John Barnes, Luther Blissett y Les Ferdinand— se sintieron inspirados hasta tal punto por Lewis que pusieron en marcha un proyecto para promover el automovilismo entre jóvenes marginados de entornos étnicos. Luther dijo en

declaraciones al *Observer:* «Lewis es alguien con quien me identifico de verdad como hombre. Inglaterra tiene una sociedad multicultural, pero eso no se aprecia en el automovilismo: un deporte elitista y reducido en cuanto a diversidad. La presencia de negros es ínfima, desde los pilotos hasta los mecánicos. En el fútbol fue exactamente igual hasta que aparecimos Cyrille Regis y yo».

Por su parte, Les Ferdinand afirmó que «los chavales negros buscan constantemente un modelo a seguir, algo que nos ha costado ofrecerles más allá del contexto del fútbol. Hoy en día, los chicos podrán oír cómo fueron los inicios de Lewis y es posible que eso anime a algunos padres a llevar a sus hijos a montar en kart los fines de semana». Entretanto, a Michael Eboda se le ocurrió una idea que, si llegara a aplicarse a gran escala, podría tener muchísima repercusión y posiblemente sería el más destacado de los aspectos positivos asociados al ascenso de Hamilton: «Lo más importante que quizá resulte de esto es la relación de Lewis con su padre. Muchos de nuestros jóvenes negros no cuentan con ese apoyo y tal vez eso haga que muchos padres se replanteen las cosas».

Otros miembros de la comunidad negra se apresuraron a aplaudir el modo en que Lewis había abierto puertas que hasta entonces se les habían cerrado. Ron Shillingford, de Operation Black Vote (Operación Voto Negro; OBV, por sus siglas en inglés), comentó esto tras la primera carrera en la F1 de Lewis, en Australia: «Nos llena de orgullo el extraordinario debut el pasado domingo de Lewis Hamilton, la nueva sensación de la F1 [...]. Para tratarse de un chaval negro de origen humilde, supone todo un logro el mero hecho de haber conseguido la codiciada plaza de piloto. Aun así, no me sorprende, ya que la primera vez que hablamos de Lewis en *Voice* fue hace catorce años, cuando sacaba los colores a chicos mucho mayores que él, a los que ganaba de calle en las carreras de karts [...]. Anthony [su padre] me dijo en una ocasión que cuando Lewis tenía ocho años era tal el grado de asombro de los adultos a los que ganaba que estos pensaban que Lewis era un enano. No se podían creer que alguien tan pequeño pudiera ser tan bueno». Simon Woolley, director de OBV, añadió

que como por lo general se contaban noticias negativas de la comunidad, resultaba todo un estímulo para OBV elogiar los logros de un talentoso joven negro. «Lewis es realmente digno de elogio.»

*Voice* también se hizo eco de su hazaña con un comentario muy especial justo antes del GP de Gran Bretaña, en julio del 2007: «*Voice* celebra este año su 25.º aniversario y, sin temor a equivocarnos, podemos afirmar que nunca ha habido un deportista, hombre o mujer, que nos haya conquistado tan rápido como Lewis Carl Hamilton. Que nadie se olvide de ese nombre: al parecer, este joven debutante va directo a convertirse en una leyenda de la F1. Es cierto que su carrera no ha hecho más que empezar y que tiene mucho que aprender, tanto dentro como fuera de la pista. Pero en estos tiempos que vivimos, en que cada vez que se habla de un negro en las noticias es por algo negativo, resulta esperanzador ver a alguien que destaca simple y llanamente por ser joven, talentoso y negro [...]. Vaya nuestra felicitación, también, a la familia de Lewis y, en particular, a Anthony, su padre, quien ha demostrado ser un perfecto modelo a seguir para su propio hijo».

Pero la última palabra sobre este tema debería tenerla, precisamente, el propio Lewis: «Aunque todo esto de la fama vaya a ser un incordio, tengo la suficiente entereza para afrontarlo. Cuando estoy pilotando no pienso: "¡Vaya por Dios, soy el único negro aquí!". Lo noté más incluso en el *karting*. El día que murió Senna había otra familia negra en la pista. No podían progresar porque no contaban con los medios. En el *karting*, cada tanto se palpaba el racismo por la inmadurez de los chavales. Ahora bien, una de mis grandes virtudes es haber sabido canalizar esas agresiones. También me enseñaron que el lugar donde hay que ganarles es la pista».

Sin duda, una actitud encomiable para alguien de su edad. Lewis Hamilton ha sido un verdadero precursor y un modelo para la gente de color. Por haber encandilado a un grupo de nuevos aficionados de minorías étnicas que en circunstancias normales no se habrían fijado en este deporte, amén de los miles de otros entusiastas que habían dejado de seguir la F1 porque se había convertido en algo aburrido y predecible. El mundo del motor, en

definitiva, siempre estará en deuda con Lewis Hamilton. Volvamos la mirada ahora a su emocionante temporada de debut y a su primera aparición en Silverstone ante 85 000 de esos incondicionales aficionados que le arroparían en el gran premio en el que corría como local.

# CAPÍTULO 14

## UN PEQUEÑO CONSUELO

Lewis Hamilton no se percató del verdadero impacto que su extraordinario éxito estaba teniendo en el mundo en general hasta principios de julio del 2007, durante una soleada tarde en la campiña de Northamptonshire. Había llovido a cántaros durante buena parte del incipiente verano, pero su regreso a Gran Bretaña vino acompañado incluso de una tregua a aquella especie de minimonzón, o al menos eso parecía. El sol brillaba con fuerza en Silverstone, y allá donde uno mirara no veía más que sonrisas.

El héroe victorioso volvía a casa tras sus gestas en Norteamérica. Se fue siendo un desconocido y retornaba habiéndose forjado un nombre de fama mundial como nuevo integrante del club de las celebridades. Era impresionante cómo se había transformado su estatus tras unas pocas semanas de emociones fuertes en Canadá y Estados Unidos. Lewis sabía que había triunfado cuando, al entrar al *pit* después de la carrera, se le acercó el hombre cuya corona como deportista británico más famoso del mundo heredaría algún día. Incluso el rey de la ostentación parecía un pelín nervioso mientras sonreía al estrecharle con calidez la mano a Lewis. Desde luego David Beckham había conocido y mantenido amistad con figuras internacionales de mayor renombre, pero seguramente nunca se había topado con una estrella tan normal, sencilla y modesta. Su mujer, Victoria, también parecía cautivada por el magnetismo de la estrella del momento al saludar a Lewis como si se tratara de un viejo amigo.

Tras departir con él brevemente y consolarle por haber

terminado la carrera en tercer lugar, la pareja se despidió, pero no sin antes decirle que no dudara en acercarse a su casa si alguna vez pasaba por Los Ángeles. No pasó inadvertido a nadie que habían buscado deliberadamente a la nueva estrella del automovilismo, máxime estando en el circuito como invitados de Honda y del mítico expiloto británico Jenson Button, ¡no de Lewis y McLaren! Con todo, a la gente de Honda no pareció importarle demasiado: era, al fin y al cabo, un gran día para Hamilton. El número récord de asistentes durante el fin de semana había ido a ver a Lewis y era él quien había arrastrado a las masas que, aunque fuera indirectamente, les pagaban el sueldo.

David Beckham dijo de Lewis que era «extraordinario, una estrella y un campeón en ciernes» y reconoció haber disfrutado mucho todo el día: «El ambiente es impresionante, muy distinto del de un estadio de fútbol, donde los aficionados ocupan un espacio muy compacto». Su esposa dio la enhorabuena a Lewis por su éxito en suelo norteamericano y afirmó que eso le había «ayudado a preparar el terreno» para su inminente traslado a Los Ángeles, llegando a describir la jornada como «alucinante»: «¡Ha sido un placer para la vista y el oído! Estar en la parrilla minutos antes de que arranque la carrera, ver esos coches impolutos y a los pilotos prepararse y, luego, oír el rugido de los motores cuando se disponían a salir...».

Mientras los Beckham atendían a los medios, se iban cargando los camiones y el circo de la F1 abandonaba Silverstone en la tarde de aquel domingo. Pese a llevar nueve carreras en la categoría reina y haber sumado nueve podios que le permitían mandar en el campeonato de pilotos con 12 puntos de diferencia respecto del segundo clasificado, acabar tercero en su primera participación en el GP de Gran Bretaña se veía como un fracaso. Andrew Benson, de la BBC, resumió la decepción que podía sentirse por todo el país después de que Lewis cruzara la meta detrás de Raikkonen y Alonso: «Aunque lo niegue, parece que el GP de Gran Bretaña ha producido la primera fisura en el fenómeno que representa Lewis Hamilton».

Alan Henry, del *Guardian,* optó por adoptar un enfoque más

comprensivo tras lo que entendía como una actuación mediocre del piloto inglés: «La carrera de Silverstone ha recordado a toda la comunidad de la F1 lo inexperto que Hamilton es en verdad. Estábamos ante el noveno gran premio de su carrera y, por lo tanto, es comprensible que tome la elección equivocada en lo concerniente a los reglajes del coche». Edward Gorman, del *Times,* fue mucho más severo: «En Silverstone se ha evidenciado la penalización que puede suponerle a Hamilton su falta de experiencia». Y, para colmo, terminó insinuando que Lewis estaba sufriendo como consecuencia de sus actividades lejos de la pista: «Hamilton ha empezado a dar muestras de cansancio. Quizá McLaren debería replantearse su agenda para que juegue sus cartas de la mejor forma posible. Los compromisos publicitarios para patrocinadores —cuyos logos, por cierto, ya aparecen tanto en su traje como en el coche— resultan difíciles de justificar, máxime dada la naturaleza histórica del trofeo en juego. Hamilton, además, debería replantearse si alternar con estrellas de pop entre carrera y carrera es la mejor manera de conservar la energía para futuras batallas».

El *Sun* también apuntó a su actividad fuera de la pista, aunque de un modo menos reprobador, con una foto de una chica en la tercera página del tabloide que remitía a la noticia de la última página con estas palabras de doble sentido: «El motivo detrás de las meteduras de pata de Lewis Hamilton en su *pit* en Silverstone puede que quedara al descubierto la noche anterior: la descomunal delantera de Nicole Baker. Lewis, de veintidós años, achacó a un par de errores su decepcionante tercer puesto en el GP de Gran Bretaña. Pero podemos dar fe de que la "carrocería" de Nicole fue lo último en lo que el genio del volante posó su mirada antes de la carrera».

La cobertura en la prensa resumía el nivel de expectación que en aquel momento acompañaba a Lewis Hamilton, la superestrella. Después de Silverstone, explicó algo más en detalle su sorpresa ante la grandísima masa de admiradores que ya tenía por entonces. Cada vez estaba más solicitado fuera de la pista, y salía, de un día para otro, con cantantes y modelos. Además, pilotos pasados y

presentes hacían cola para rendirle pleitesía, amén de jefes de equipo, entre ellos Frank Williams, quien lo definió como «un superhombre». Aquello llevó a Lewis a decir esto: «Sigue siendo muy difícil acostumbrarse a lo que me está sucediendo. Creo que aún no lo he asimilado. Me encanta que todo en esta experiencia sea nuevo y emocionante, y espero que continúe, pero no ha sido nada fácil. Y en cuanto a los halagos de figuras como Frank Williams y tantos otros en el mundo de la F1, solo puedo decir que me siento abrumado. Cuando empecé, mi idea era hacer un trabajo solvente. Ha habido mucha presión desde el primer día, pero las críticas han sido mínimas, lo que me ha permitido mantener toda esa energía positiva. Y aunque es sin duda reconfortante oír semejantes cosas, mi vida ha dado un vuelco por completo [...]. Tengo mucha suerte de llevar una existencia equilibrada y ser consciente de cuanto sucede a mi alrededor».

El Reino Unido es un país muy dado a encumbrar a sus héroes para, luego, dejarlos caer con el mismo fervor. Y bien, ¿qué podía esperar Lewis entonces? Algunas voces expertas afirmaron sin tapujos que aquello supondría el final de la temporada para el chico maravilla, que en adelante todo iría en picado. Parecía un razonamiento crudo y destructivo, quizá producto de los celos y la envidia. Retrocedamos unos cuantos días y examinemos detenidamente cómo afrontó Lewis su primer GP de Gran Bretaña de F1.

En los prolegómenos de la carrera se puso de manifiesto que Lewis cargaba sobre sus hombros (por más trabajados que estos estuvieran) con las esperanzas de toda una nación. Los periódicos publicaban un día tras otro un sinfín de noticias sobre las muchas posibilidades que tenía de ganar en su debut en Silverstone en la categoría reina y cómo estaba sobrellevando la presión que va unida a la fama. A 24 horas de la carrera, reconoció que su vida había dado un giro de 180 grados debido a su popularidad: «El domingo por la noche me invitaron a la fiesta por la princesa Diana (tras el concierto de homenaje celebrado en Wembley en su honor), pero no regresé a tiempo. Luego, podría haber ido a la fiesta posterior, pero estaba demasiado cansado, así que cené y me

acosté. El lunes me fui a Woking a jugar al golf y, en el noveno hoyo, me llamaron para decirme que P. Diddy me había invitado a una cena especial. Allí estuvimos Pharrell [Williams], Natasha [Bedingfield] y yo. Después, nos subimos al coche de Pharrell y nos llevaron a un acto que hacían después de la fiesta. Pharrell salió del coche primero; luego, yo. Y, solo por tratar de ser caballeroso —lo digo en serio—, le di la mano a Natasha para ayudarla a salir. Acto seguido alguien dijo algo y en cuestión de segundos apareció en todas partes, ¡cuando resulta que ni siquiera la conozco!».

Según contó, estaba llevando bien el estrés de la fama y se encontraba muy entusiasmado por la carrera: «El GP de Gran Bretaña será sin ninguna duda la carrera más importante del año para mí: ¡correré por primera vez ante mi público! Va a ser otra nueva experiencia, y espero que el ambiente sea increíble. Estoy impaciente por competir delante de mi gente». Le pidió, eso sí, a su cada vez más nutrido ejército de seguidores que tuviera paciencia, pero prometió darlo todo por asegurarse la victoria. «Aunque ganar en casa sería colosal, tenemos que ser realistas en cuanto a nuestras expectativas —apuntó—. Es una carrera más de 17 y, como en los otros grandes premios, haré cuanto esté en mi mano por dedicarles otro triunfo. Lo principal, independientemente del resultado, es que disfruten de todo el fin de semana.»

Lewis también explicó cómo hacía para tener los pies en el suelo, el modo en que trataba de mantener las cosas en perspectiva, y que su capacidad para alejarse de la pista lo ayudaba cuando tocaba volver al trabajo. En una reveladora entrevista con Rory Ross, el talentoso periodista del dominical del *Daily Telegraph* y escritor especializado en automovilismo, Lewis declaró lo siguiente: «Diría que soy un tipo bastante corriente. Me encanta estar en familia. Pero no solo con mis parientes más inmediatos, sino también con mis tías, tíos y primos. Todos los años escogemos un fin de semana para hacer un gran encuentro familiar. Paso mucho tiempo con mi hermano, a quien considero mi mejor amigo. Mi familia y amigos me aportan muchísima energía. Me cuesta confiar en la gente. Para mí, la confianza se gana. Cuento mis amigos con los dedos de una mano y procuro

tenerlos lo más cerca posible».

Pero volvamos a la acción: el jueves antes de la carrera, Hamilton ya estaba instalado en Silverstone, reconociendo la pista y disfrutando del ambiente previo a la carrera con su familia y los chicos de la trastienda de McLaren antes del entrenamiento del día siguiente. A Jenson Button le preguntaron por el revuelo del jueves y qué opinaba de la *lewismanía* que se había disparado, a lo que respondió: «Se merece la atención que está recibiendo y el alboroto a su alrededor. Está haciendo un trabajo sensacional: le saca 14 puntos al segundo en su primera temporada. Podría decirse que pilota el mejor coche, pero es que, además, está ganando a su compañero de equipo, con lo cual el reconocimiento es merecido».

Por si todo aquello no fuera suficiente, salió a la luz el problema conocido como el «escándalo de espionaje», que sacudió al mundo de la F1 cuando Lewis se disponía a debutar ante su público. La FIA, órgano rector del automovilismo, anunció que iniciaría una investigación tras las acusaciones de que el ingeniero de Ferrari Nigel Stepney había filtrado información confidencial a Mike Coughlan, director de diseño de McLaren. Se rumoreaba que Lewis podía ser uno de los principales perjudicados si se confirmaban las sospechas. A Bernie Ecclestone le costó reconocer que eso no le afectaría, por más que le quitaran puntos a McLaren: «No tiene nada que ver con el piloto. La FIA tiene que demostrar antes que, si se les facilitó información desde Ferrari, esta fue utilizada. Y si fue utilizada, aclarar si afectó al rendimiento del coche y, en tal caso, en qué aspecto concreto. De ser así, se le descontarían puntos al equipo en la clasificación de constructores, pero de ninguna manera repercutiría al piloto».

Ron Dennis enseguida salió en defensa de la reputación de su equipo. «Mi reputación es muy importante para mí —apuntó—, pero la de mi empresa lo es más todavía. Este asunto no tiene nada que ver con nosotros. Estoy convencido de ello al cien por cien, y con el tiempo se verá que la posición de McLaren es fiel reflejo de nuestras declaraciones. Hasta donde yo sé, el equipo jamás ha utilizado propiedad intelectual de nadie. Ese es el mensaje fundamental. Estamos cooperando con la FIA y con Ferrari, y tengo

plena confianza en el resultado».

Por supuesto que le afectaron aquellas revelaciones: incluso rompió a llorar al defenderse a sí mismo y a su equipo. Pero Lewis se negó a que el asunto lo turbara, al menos a simple vista: «He conseguido evadirme de todo gracias a tanta actividad como he tenido esta semana. Ni siquiera sé cuándo se destapó. Lo vi en internet en un rato libre que tuve en casa y, acto seguido, hablé con Ron sobre el tema. No estoy preocupado. Está claro que no es una buena noticia, pero McLaren cuenta con un equipo enorme y no creo que vaya a representar una gran diferencia. Además, no creo que haya afectado a nadie del equipo; todos están centrados completamente. Diría que se trata de un pequeño error que alguien ha cometido. No conozco muy bien a todos. Dudo que repercuta [en los puntos del campeonato de pilotos]. No creo que llegue a eso. He estado tan ocupado que no he tenido tiempo de pensar en ello y, desde luego, no afecta a mi labor. Yo, al fin y al cabo, vengo a pilotar y a tratar de ganar».

Catalogar el tema como intrascendente, de puertas afuera, suponía toda una demostración de confianza. Pero ¿existía la posibilidad de que afectara a Lewis de manera negativa durante la carrera? ¿Pudo aquello hacerle mella subconscientemente? Recordemos que los rumores sobre una posible retirada de puntos continuaron hasta el domingo. Un contacto en McLaren me dijo lo siguiente: «Cuando por fin llegó el domingo, el chaval tenía demasiadas cosas de las que ocuparse. Había que ser un superhombre para plantar cara a todo eso y salir indemne. Cargaba con la ilusión de un país entero, esperaban que se erigiera en salvador del futuro de Silverstone, se esperaba que ganara, se esperaba que neutralizara a dos pilotos enardecidos como Raikkonen y Alonso... Y, al margen de todo eso, se esperaba que se abstrajera por completo de toda preocupación relacionada con el escándalo de espionaje. Un escándalo que, dicho sea de paso, hizo llorar incluso al imperturbable Ron [Dennis]. ¿Cómo no le iba a afectar aquello de un modo u otro a una persona joven como Lewis? Y más con todo lo que le estaba sucediendo en aquel momento».

Finalmente, McLaren fue exculpado en una audiencia celebrada en París un mes más tarde, pero Lewis tendría que haber sido un superhéroe para que no le afectara la amenaza de perder puntos o de quedar descalificado en su temporada de debut a raíz de aquel escándalo. El tema volvió a salir a relucir el 13 de septiembre, cuando McLaren recibió una multa de 100 millones de dólares y fue descalificado del campeonato de constructores después de ser declarado culpable de un delito de posesión de información confidencial de Ferrari. En esas condiciones, el viernes por la mañana, Lewis se presentó a la primera sesión de entrenamientos de cara al fin de semana en Silverstone. Al parecer había sido capaz de sacarse de la cabeza todas las presiones de la semana. Terminó primero, con un tiempo de 1:21.100, superando a Raikkonen por solo una décima de segundo.

Lewis no perdió el ánimo pese a la decepcionante segunda sesión: «Estoy encantado de estar aquí, en mi primer gran premio en casa, y de poder pilotar este monoplaza ante mi público. La jornada ha sido muy positiva y el trabajo que hemos hecho parece llevarnos en la dirección correcta. El coche responde magníficamente en esta pista, que por cierto es una de mis preferidas. Estoy con muchas ganas de afrontar el resto del fin de semana, y confío en que nos mantengamos así de fuertes. Hemos recopilado multitud de datos útiles que analizaremos en breve para seguir con nuestro trabajo mañana».

Reconoció, además, que había sido muy emocionante rodar por Silverstone en un coche de F1 por primera vez en su vida. Había cumplido un sueño, y la experiencia real había sido tan buena como esperaba. «Es un circuito espectacular —comentaba, sonriente, casi extasiado— que, en verdad, siempre ha estado entre mis favoritos. La primera curva, el primer sector, las curvas a gran velocidad, su historia y comprobar cuánta gente asiste hoy, sobre todo en el último sector... Es una sensación increíble y, como es natural, ondean un montón de banderas británicas. Todo está siendo apasionante. No solo es un circuito muy físico, sino también extremadamente técnico, sobre todo en días así de ventosos, lo que dificulta aún más ajustar los reglajes. Afronto la clasificación con

bastante confianza y tengo la sensación de que al menos en una vuelta seremos más rápidos que los Ferrari.»

El sábado, una vez más, se vio un Lewis falto de ritmo que terminó en cuarto lugar, por detrás de Raikkonen, Alonso y Massa. Pero entonces obró el milagro. Pareciera que trabaja mejor en la adversidad, cuando tiene algo que demostrar y la presión es máxima: justo entonces su instinto natural hace acto de presencia. Y eso fue lo que ocurrió en Silverstone, cuando por arte de magia le birló la *pole* a Raikkonen en la última vuelta rápida de la jornada. Su crono de 1:19.997 llevó al público, y a todo el país, al éxtasis, tras superar a Raikkonen por 0,102 segundos. Alonso, que había sido el más rápido en las sesiones anteriores, acabó en tercer lugar de la parrilla; Massa, en el cuarto.

Lewis sabía que estaba en una posición inmejorable para llevarse el GP de Gran Bretaña en su primer intento. «Ha sido una sesión clasificatoria al rojo vivo. Los Ferrari han sido rapidísimos, lo mismo que Fernando. Al haber perdido algo de tiempo en mi primera vuelta rápida, tuve que darlo todo y, por suerte, las cosas me salieron redondas en esa última vuelta. No lo habría conseguido sin el apoyo del equipo, que cambió los neumáticos a toda velocidad, logrando que saliera a tiempo. Tengo muchas ganas de que llegue mañana. Voy a tratar de rendir lo mejor que pueda. Es genial ver a tantos aficionados; hoy ha sido un día fabuloso. Casi me quedé afónico tras cruzar la línea de meta. He gritado con tanta fuerza como la gente en las gradas. Me han dado una verdadera inyección de confianza. Han estado de diez. ¡Me cuesta creer que haya venido tanta gente!»

Raikkonen no podía ocultar la decepción tras su propia actuación. Pero, aun así, lanzó un inquietante aviso de que el día de la carrera sería otra historia: «Cometí un error en la salida de la última curva de mi segundo intento en la última sesión. Me fui ligeramente a la hierba y perdí tracción, lo que me costó demasiado tiempo. Pero no vale la pena seguir dándole vueltas. Lo hecho, hecho está, y no hay marcha atrás. Ahora bien, aún no está dicha la última palabra: daremos el máximo para llevarnos a casa el mejor resultado posible».

Alonso también declaró sentirse confiado y con posibilidades de ganar pese a salir tercero. «Estoy muy contento con el coche —aseguró el entonces campeón—. Evidentemente, preferiría estar en la *pole,* pero el tercer puesto es todo lo que he podido conseguir hoy. Con suerte, mañana aprovecharé ese resultado y podré adelantar a mis adversarios. El viernes tratamos de calibrar el reglaje con vistas al ritmo de carrera, para tratar de entender cómo se comportan los neumáticos en los tramos largos. No estaba del todo satisfecho ni con el coche ni con nuestro ritmo. Pero desde ayer hemos realizado varios cambios y, gracias a eso, me he encontrado con un coche completamente distinto. Nada hace pensar que no pueda ser competitivo.»

Tanto el finlandés como el español terminarían por delante de Lewis: sus palabras no fueron simples bravatas. Raikkonen, en concreto, pareció desafiar a Hamilton con un pilotaje que rayó la perfección. Tras ganar la primera carrera de la temporada en Australia y el GP de Francia, una semana antes de Silverstone, el *crack* nórdico se convirtió en el primer piloto en cosechar tres victorias en lo que iba de temporada.

Lewis fue incapaz de transformar su *pole position* en un triunfo; de hecho, le arrebataron el primer puesto en la primera ronda de repostajes. Le sirvió de consuelo, eso sí, que la victoria de Raikkonen sirviera para que Alonso le recortara menos puntos en la tabla de pilotos. Por entonces sumaba 70 puntos, 12 más que su compañero de equipo y 18 más que Kimi; Massa, cuarto, tenía un punto menos que su compañero en Ferrari. Es cierto que resistió el envite de Raikkonen en la primera curva, pero a la postre tendría que conformarse con el tercer puesto tras una desastrosa parada en boxes en la vuelta 16.

El inglés trató de acelerar antes de haber terminado la carga de combustible; creyó que habían levantado la piruleta. Eso resume *grosso modo* su actuación. Después, pareció haberse resignado a no ganar, como si solo pretendiera limitar los daños. Tal vez había terminado pasándole factura el peso de aquel gran premio y las expectativas de la afición y del país entero. Y luego estaba el pilotaje casi intimidatorio de Raikkonen y Alonso,

quienes seguían su estela antes del repostaje, y el hecho manifiesto de que el coche de Kimi había sido más veloz.

Dadas las circunstancias, limitar los daños al mínimo no era una mala opción. Logró conservar su ventaja en la lucha por el título y terminó solo un puesto por detrás de Alonso, su más inmediato perseguidor. Ampliaba así, además, su récord personal de podios como debutante: solo Michael Schumacher y Alonso acumulaban más podios consecutivos. Schumacher había conseguido 19 con Ferrari en la temporada 2001-2002, mientras que Alonso había logrado 15 con Renault en la campaña 2005-2006. Lewis engrosaba un grupo de varios pilotos con 9 y aspiraba a despegarse de ellos en la siguiente carrera, el GP de Europa, el 22 de julio del 2007 en Nürburgring, Alemania.

En Gran Bretaña, Hamilton se vio claramente beneficiado por el infortunio de Massa, que tuvo que salir del *pit lane* tras un problema con el motor y, pese a ello, consiguió un más que meritorio quinto puesto. De no haber sido por eso, y vista la rapidez de los Ferrari aquel fin de semana, seguramente habría relegado a Lewis al cuarto puesto y habría cortado su racha de podios si la carrera no hubiera sido tan accidentada. Tras la prueba, Alonso acertó al decir que Lewis «fue un chico con suerte», ya que Massa sin duda habría terminado tercero. Puede decirse que esa suerte se alió con la destreza de Hamilton para salvarle cuando se equivocó en los *pits*. Aunque trató de reanudar la marcha cuando aún estaba repostando, al menos tuvo la astucia de frenar y evitar una situación todavía peor. ¿Recuerdan lo mal que lo pasó su antiguo compañero de *karting* Nico Rosberg, hijo del excampeón de F1 Keke Rosberg, cuando casi se llevó puesta la manguera de combustible en la vuelta 40 en Indianápolis el 17 de junio del 2007? Esto es lo que dijo Lewis: «Había metido primera y estaba dispuesto a salir, cuando de pronto me pareció ver que la piruleta se había movido un poco, así que solté el embrague para tratar de adelantarme».

Raikkonen fue el primero en cruzar la meta, con un tiempo de 1:21:43.074, lo que le valió la decimosegunda victoria de su carrera en la F1, 2,459 segundos menos que Alonso y 39,373

segundos más rápido que Lewis. Hamilton vio así la carrera: «Tras un buen inicio, traté de distanciarme, pero Kimi era extremadamente rápido. Desafortunadamente, cometí un error en mi primer repostaje, lo que hizo que perdiera unos segundos muy valiosos. Aunque traté de apretar, seguí teniendo problemas de equilibro. Traté de olvidarme de todo, pero, pese a ser algo más consistente hacia el final, el equipo decidió reservar el motor para Nürburgring y asegurar el tercer lugar. Creo que la elección de neumáticos ha sido crucial en la carrera: empezamos con gomas duras, pero las blandas fueron claramente más rápidas. En cualquier caso, nos vamos con más puntos de los que teníamos. Debo decir que la afición ha estado tremenda y que, sin su apoyo, la carrera habría sido más difícil. Salir desde la *pole* me dio alas para pensar que podíamos sacar un mejor resultado. Sin embargo, hacer podio en tu primer gran premio en casa tras las dificultades que hemos tenido en el segundo y el último *stint*... Hay que mirar el lado positivo. Hemos hecho nueve podios consecutivos, y ni siquiera sé si alguien ha conseguido eso antes. Sea como sea, estoy muy contento».

Al preguntarle si tenía algún modelo particular en mente para lograr mantener la serenidad, su respuesta fue de lo más emotiva: «Tengo veintidós años, he dejado de tener modelos a seguir. Pero mi hermano me inspira porque, pase lo que pase, siempre luce una sonrisa, lo cual creo que es una gran lección. Como siempre digo, haga lo que haga —y eso que no puede jugar al fútbol ni a ningún otro deporte como el resto de nosotros— siempre se entrega al 110 por ciento por más difícil que le resulte. Esa es mi inspiración».

Ron Dennis confirmó que le habían comunicado a Lewis que bajara las revoluciones y elogió a Alonso: «Fernando ha hecho un trabajo tremendo, esforzándose por transformar en una victoria el poco combustible que teníamos en nuestro *stint* intermedio. En el tramo final les pedimos a ambos que reservaran sus motores a fin de contar con los mejores recursos posibles para atacar de nuevo en Alemania. No llegamos a lograr el ritmo deseado, pero aun así los dos rindieron bien y nos vamos con unos puntos muy valiosos».

Alonso, por su parte, se mostró sereno pese a haber perdido

ante Raikkonen: «El segundo puesto era lo máximo a lo que podíamos aspirar hoy. Íbamos, creo, dos o tres décimas por vuelta más lentos que Ferrari en idénticas condiciones y con la misma carga de combustible. Se ha mantenido esa tónica todo el fin de semana, así que no ha habido sorpresas en la carrera. Me contento con el segundo lugar». El asturiano había liderado el tramo intermedio de carrera tras rodar con una carga ligera de gasolina después del primer repostaje, lo que le permitió rodar por delante de Lewis y Kimi. Pero la estratagema fue infructuosa, ya que Kimi rentabilizó su segundo y más largo *stint* para recuperar la primera posición.

Parecía como si Alonso no pudiera evitar quejarse de Lewis por ceder la ventaja de su *pole* cuando, después de la carrera, le preguntaron qué podría haber hecho McLaren por contener a los Ferrari: «La única forma de ganar la carrera era saliendo desde la *pole* y poniendo distancia entre nosotros y los Ferrari. Tarde o temprano acortaré distancias con él [Lewis], ya que en Canadá he sido más rápido. En Indianápolis no pude adelantarlo y en Magny-Cours me encontré con lo de la caja de cambios. Aquí hemos tenido una carrera normal y le he sacado 30 segundos. Se aproximan carreras favorables, como Alemania o Hungría, y el objetivo es terminar por delante de Hamilton para recortar la distancia. Siempre tengo que terminar un escalón por encima de él en el podio. Es bueno que el líder del campeonato tenga más dificultades en la pista, y sobre todo aquí, en Inglaterra, y después de haber salido desde la *pole*».

Lewis se mantuvo indiferente ante las burlas y las críticas de parte de la prensa. También se negó a culpar a nadie, excepto a sí mismo, por su actuación en Silverstone: «Tengo que dar un paso adelante, y eso es lo que estoy tratando de hacer. Todavía estoy aprendiendo. Tengo que crecer desde la experiencia». Luego, admitió que se había equivocado en la elección del chasis: «No hay duda de que trabajamos durísimo este fin de semana. Creo que tomamos una decisión equivocada, o, al menos, yo me equivoqué con los reglajes. Elegí un alerón distinto al de Fernando y eso me perjudicó durante la carrera. Ni siquiera durante la clasificación

conseguimos el ritmo que debería haber llevado, pero ya era demasiado tarde para hacer modificaciones. Es una buena lección». Esa actitud solo podía servir para hacerse querer aún más por el personal del *pit lane,* sobre todo después de que se deslizara que el problema en boxes se podía achacar más a quien sostenía la piruleta.

Alan Henry, del *Guardian,* comparó a Lewis con Michael Schumacher por su rechazo a culpar a su equipo: «El GP de Gran Bretaña fue otra muestra de la notable madurez y entereza de Hamilton. Respecto a su primer repostaje, donde perdió 2,5 segundos, hay quienes sostienen que el mecánico encargado de la piruleta con la que debía indicarle a Lewis cuándo reincorporarse a la carrera se mostró un tanto indeciso a la hora de impedir que saliera antes de tiempo. Tal vez le había jugado una mala pasada, pero Hamilton asumió de buena gana la responsabilidad por el fallo. De manera similar, asumió toda la responsabilidad del desajuste que ralentizó su coche, un gesto que consolidará aún más su relación con los mecánicos que trabajan contrarreloj para tener su monoplaza a punto».

Alan Henry estaba en lo correcto. Tras conversar con un miembro del equipo McLaren pude saber que, efectivamente, sienten verdadera lealtad hacia Lewis y que su disposición a asumir las críticas no hizo más que afianzar ese vínculo: «Ha sido una semana de aúpa, con lo del caso Ferrari y el hecho de correr en Silverstone. Si eso mismo le hubiera ocurrido a Fernando en su *pit stop,* estaría echando pestes, buscando un chivo expiatorio. Lewis, como siempre, ha cargado con toda la responsabilidad. Los chicos lo respetan aún más si cabe después de eso. Es la estrella, pero actúa como si fuera uno más del equipo».

Pese al revés en Silverstone, tenía al menos un pequeño consuelo: había estrechado el lazo con su equipo y había demostrado que estaba en disposición de entrar en los puntos, aunque no estuviera fino del todo. Dos días después, dejó claro que había vuelto a ser él mismo sacudiéndose el desánimo en el circuito belga de Spa, donde terminó por delante de Raikkonen y Massa.

El relato de la temporada de debut de Hamilton está lejos de haber terminado. Muy al contrario: aún quedan muchas vueltas y rodeos, pero, antes de pasar a la siguiente etapa (las carreras de Alemania y Hungría), tal vez sea hora de examinar otro asunto a menudo debatido en su campaña de debut: ¿qué lugar ocupa Lewis Hamilton con respecto a otras leyendas británicas del motor y al piloto que él mismo considera el número uno de la era moderna, el gran Michael Schumacher?

# CAPÍTULO 15

## SCHUEY Y LAS LEYENDAS BRITÁNICAS DEL AUTOMOVILISMO

Los días previos a Silverstone se generó un debate entre entendidos en torno al nivel de Hamilton y hasta dónde podía llegar, para luego compararlo, desde una perspectiva global, con grandes figuras británicas del automovilismo como Jackie Stewart, Nigel Mansell, Mike Hawthorn, James Hunt, Jim Clark y Graham y Damon Hill. Y, por supuesto, tratar de dilucidar a qué altura se encontraba con respecto a su héroe, el siete veces campeón del mundo Michael Schumacher, quien encadenó una racha de varias victorias consecutivas en Silverstone durante su impresionante carrera.

Ya antes de su primer triunfo en la F1, en Canadá, Lewis tenía argumentos para perfilarse como un gran piloto. Tras auparse al segundo puesto en Mónaco, sumaba un total de 38 puntos en el campeonato de pilotos. En el mismo punto de sus respectivas carreras, el tres veces campeón del mundo Jackie Stewart había acumulado 19 puntos; Nigel Mansell, ninguno; James Hunt, 8; Graham Hill, ninguno; su hijo, Damon, 12; Jim Clark, 8; y el primer campeón del mundo británico, Mike Hawthorn, 10.

En el contexto internacional, también salía bien parado: Michael Schumacher en esa etapa tenía 4 puntos; Ayrton Senna, 5; Niki Lauda, ninguno; Alain Prost, 3; Jack Brabham, ninguno; y Juan Manuel Fangio, 26. Respecto al GP de Gran Bretaña, Lewis tendría que esperar a que se produjera su primera victoria en casa y hubo de conformarse con aquel tercer puesto en su debut en Silverstone. Stirling Moss consiguió su primer triunfo en el GP de

Gran Bretaña de 1955, disputado en Aintree, donde se impuso al gran Juan Manuel Fangio por dos décimas de segundo. Jackie Stewart venció en Silverstone en 1969 por más de una vuelta de diferencia tras un fascinante duelo con el austríaco Jochen Rindt, y James Hunt conquistó la gloria en Brands Hatch en 1976, aunque a la postre terminaría descalificado. Su coche quedó seriamente dañado tras un accidente en la primera curva, y por miedo a que el público se amotinara ante su posible exclusión en el gran premio de su país se le permitió correr pese a que habían reparado su coche de manera ilegal. La victoria recaería en Niki Lauda, que había terminado segundo.

En 1987, Nigel Mansell finalmente conquistó el corazón de la afición británica cuando ganó un espectacular duelo con su compañero de equipo, Nelson Piquet. Mansell había liderado la carrera, pero a falta de 20 vueltas para el final se vio obligado a entrar en boxes debido a la vibración de una rueda. Cuando se reincorporó, iba 20 segundos por detrás del brasileño, pero al cabo de 15 vueltas logró recortar la diferencia y terminó ganando de manera magistral tras adelantar a Piquet a 320 km/h en la recta de Hangar. Siete años después, Damon Hill se coronó en Silverstone y acabó con el maleficio familiar: su padre, Graham, jamás ganó en casa, pero Damon se resarció en su nombre en 1994.

La comparación entre Hamilton y sus predecesores británicos ofrece una lectura muy interesante. Mike Hawthorn encandiló a los aficionados tras convertirse en el primer británico de la historia en subir al Olimpo de la F1. En 1950 comenzó a competir y en 1952 debutó en un gran premio. Mientras que Lewis ganó su primer *grand prix* en su sexta participación, Hawthorn hizo lo propio en la novena a mandos del Ferrari en Francia, en 1953. Después de aquello, ganó 3 carreras de 45 posibles, firmando en el camino 4 *poles* y 6 vueltas rápidas. En 1958 ganó el título mundial con el Ferrari 246 Dino, pero el 22 de enero de 1959, a solo tres días de cumplir treinta años, perdió la vida trágicamente en un accidente de tráfico en las cercanías de Guildford.

Graham Hill ganó su primer gran premio en su trigésima tercera tentativa. Lejos de empezar a temprana edad, participó en

su primera carrera de F3 en Brands Hatch en 1953, a los veinticuatro años. A pesar de ello, consiguió el título mundial en 1962 y en 1968. De 176 participaciones en grandes premios, se impuso cinco veces en Mónaco, acumulando un total de 14 triunfos en su palmarés. Obtuvo 13 *poles* y 10 vueltas rápidas. Hill es el único piloto de la historia con la Triple Corona en su haber: el Campeonato del Mundo, las 500 Millas de Indianápolis y las 24 Horas de Le Mans. El 29 de noviembre de 1975, a los cuarenta y cinco años, murió en el norte de Londres tras estrellarse debido a la niebla la avioneta en la que viajaba junto a otros cinco miembros del equipo Embassy Hill, entre ellos el prometedor piloto Tony Brise.

Jim Clark fue otro magnífico piloto británico, ganador de dos coronas mundiales y de las 500 Millas de Indianápolis. El escocés corrió en Lotus durante casi toda su carrera y levantó dichos títulos en 1963 y 1965. Fue, con 25 victorias en grandes premios y 33 *poles* de 72 posibles, el mejor piloto de su época. Sin embargo, tampoco supera a Lewis en el número de grandes premios que necesitó para conseguir su primer triunfo: en su caso fueron 17. Jim falleció el 17 de abril de 1968, con treinta y dos años, después de que su Lotus se saliera de la pista y se estrellara contra un árbol durante una carrera de F2 en Hockenheim.

John Surtees ganó con Ferrari el título mundial de F1 en 1964 y firmó su primer triunfo en un gran premio en su vigesimosexta carrera. Surtees también ganó siete mundiales de motociclismo entre 1956 y 1960, y sigue siendo el único piloto de la historia que ha ganado mundiales sobre dos y cuatro ruedas. En 1996 fue incluido en el Salón Internacional de la Fama de los Deportes a Motor. La Federación Internacional de Motociclismo (FIM) le rindió homenaje en el 2003 y hasta unos pocos años antes de fallecer, en el 2017, siguió vinculado al automovilismo como presidente de A1 Team Great Britain. Su hijo Henry compite para Carlin Motorsport en la Formula BMW del Reino Unido.

Jackie Stewart se sitúa muy cerca de Lewis en esta particular clasificación: logró su primer triunfo en un gran premio en su octava carrera. El tricampeón del mundo (1969, 1971 y 1973)

debutó en 1960 y terminó con un excelso palmarés: 27 victorias en 99 grandes premios. Al igual que Lewis, ya antes había ganado la corona en la F3 y se había curtido en la F2. El palmarés de Stewart en la F1 con Tyrrell también incluyó 17 *poles* y 15 vueltas rápidas. Se retiró en 1973 y, más de dos décadas después, fundó Stewart Grand Prix, su propia escudería.

James Hunt ganó su primer gran premio al decimotercer intento. Participó en 92 *grands prix* y venció en 10 de ellos; se hizo con la *pole* en 13 carreras y firmó la vuelta rápida en 8. Entró en la F1 de la mano del aristócrata lord Hesketh, con quien ganó en 1975 el GP de los Países Bajos celebrado en Zandvoort. En 1976 pasó a las filas de McLaren como sucesor de Emerson Fittipaldi, donde consiguió la corona mundial después de que Niki Lauda se descolgara de la lucha por el título tras sufrir un aparatoso accidente en Nürburgring. Tras su retirada, Hunt se convirtió en comentarista de televisión hasta que el 15 de junio de 1993, a los cuarenta y cinco años, murió prematuramente de un ataque al corazón.

Nigel Mansell necesitó ni más ni menos que 72 participaciones en grandes premios para hacerse con el preciado botín, en Brands Hatch. Pese a ello, terminó logrando 31 triunfos, 32 *poles* y 30 vueltas rápidas en un total de 187 carreras. También se inició tarde en la F1, y le costó ganarse al público británico. Aunque parecía demasiado seguro de sí mismo, en verdad era una persona bastante introvertida. Debutó en F1 con Lotus en 1980, se retiró tras correr en Austria y los Países Bajos, ya que no pudo clasificarse para el GP de Italia. Aun así, sus 31 triunfos en grandes premios lo sitúan solo por detrás de sus archirrivales Alain Prost y Ayrton Senna en los *rankings* históricos hasta su retirada, tras lograr el título mundial para Williams en 1992. Desde entonces, solo Michael Schumacher ha superado el número de victorias en grandes premios de Mansell.

Un año después de su retirada de la F1, el de Upton-on-Severn sumó a su palmarés el título de la Indycar, antes de poner fin a su carrera deportiva en 1998, tras acabar 14.º y 11.º en el Campeonato Británico de Turismos disputado en Silverstone.

Damon Hill siguió los pasos de su famoso padre en la F1, convirtiéndose en el primer hijo de un campeón del mundo en ganar el título tras su sensacional temporada con Williams en 1996. Logró su primera victoria en un *grand prix* al decimoprimer intento (en Hungría), y participó en un total de 116 carreras, de las cuales se impuso en 22, consiguió la *pole* 20 veces y marcó la vuelta rápida en 19. Debutó en F1 con Brabham en 1992 y, luego, fichó por Williams, después de que a finales de 1992 Mansell discutiera con Frank Williams por la inminente llegada del francés Alain Prost al equipo asociado a Renault. Al parecer, Williams rehusó decirle a Mansell que Prost había fichado para la temporada 1993. El inglés se enteró en la segunda carrera de la campaña 1992, en México, tras lo cual decidió marcharse al equipo Newman/Haas CART la temporada siguiente.

De entrada, Hill fue segundo de Alain Prost y, luego, de Senna. Tras la muerte de Senna en Imola, se le presentó una oportunidad sin pretenderlo y cumplió ganando el título. Después, desembarcó en el equipo Arrows y, finalmente, corrió para Jordan, donde logró la que suponía la primera victoria del equipo en un gran premio, en Spa (Bélgica), en 1998. Este fue su último triunfo en la F1. El año siguiente se retiró.

Otros británicos dignos de mención son David Coulthard, Johnny Herbert, Jenson Button y Eddie Irvine. Coulthard ganó en Silverstone en dos ocasiones, en 1999 y el 2000, y logró su primer gran premio al vigesimoprimer intento. Johnny Herbert, ganador en Silverstone en 1995, se anotó su primer gran premio en su septuagésima primera participación, mientras que Jenson Button lo logró al decimoprimer intento: en Hungría, en agosto del 2006. Eddie Irvine dio la campanada en su octogésima segunda carrera.

Hagamos un punto y seguido para hablar del ídolo de Lewis en la F1. Hasta la llegada del piloto inglés, la primera temporada completa de Michael Schumacher en la categoría reina había estado considerada la mejor en la historia de este deporte, cuando el joven alemán consiguió sumar 53 puntos a las órdenes de Benetton. Terminó tercero en el campeonato de pilotos. Schuey ganó su primer gran premio al decimoctavo intento; también había

competido en parte de la temporada anterior. Como Lewis, Schumacher se bregó en el *karting* y fue progresando en carreras de fórmulas de promoción antes de hacerse un nombre en la F1.

Le pedí al experto en F1 Darren Simpson que hiciera un análisis exhaustivo sobre el progreso de Lewis en comparación con el campeón alemán. De sus conclusiones se extrae una lectura muy interesante: en cierto sentido, los dos tienen similitudes manifiestas, pero, por otro lado, se aprecian notables diferencias fruto de su personalidad. Darren me comentó esto: «Las actuaciones de Hamilton en su primera temporada no son un golpe de suerte, y su honestidad en la lucha por el título permite diferenciarle de grandes talentos previos, en especial de Michael Schumacher. Las comparaciones entre la entrada en escena del inglés y el impacto inicial de Schumacher son frecuentes. Pero, tanto si iguala el nivel de Schuey como si no, Lewis tiene algo que el siete veces campeón no poseía: la capacidad de batallar de un modo menos agresivo que igualmente le sirve para imponerse. Schumacher recurría a tácticas muy arriesgadas que a menudo propiciaban colisiones. Su inexpugnable confianza en sí mismo le impedía contemplar la derrota, lo que, a sus ojos, legitimaba cualquier táctica, algo que, a su vez, infundía miedo e intimidaba a sus oponentes. Ojalá Hamilton pueda mantener a sus adversarios a raya sin que estos tengan que mimetizarse con el paisaje. Ya ha dado muestras de agresividad. Ver si Hamilton resistiría o no al invencible Schumacher es algo que, por desgracia, ya nunca será posible, pero no hay duda de que el inglés aceptaría el reto.

»Al preguntarle a qué leyendas del automovilismo le gustaría enfrentarse, Hamilton respondió: “A Juan Manuel Fangio, Alain Prost, Ayrton Senna y Michael Schumacher, porque siempre he soñado con competir con ellos”. Luego bromeó comentando que cuando empezó en la F1 no tenía claro que tuviera nada que ver con ellos. En el impredecible mundo de la F1, donde la publicidad puede impulsar o destrozar la carrera de un piloto (que le pregunten a Jenson Button), muchos se preguntan si Lewis Hamilton será la próxima estrella o si se quedará en el intento. Es un hecho que en la F1 quienes terminan triunfando anuncian su

llegada con ímpetu en vez de ir escalando poco a poco. Basta con remontarse al primer año de Schumacher: en su debut, en Spa, se clasificó en séptimo lugar y, por lo general, aprovechaba la más mínima oportunidad para enseñar los colmillos a su legendario compañero de equipo, Nelson Piquet, dejándole claro que no estaba dispuesto a sentarse pacientemente a esperar su turno.

»El magnífico Ayrton Senna y el tetracampeón del mundo Alain Prost también echaron abajo la puerta en su primera temporada, antes de destruirse el uno al otro. Hamilton reúne todos los ingredientes para unirse al club de los más grandes. Es un tipo sereno, metódico y trabajador, pero no por ello carente de agudeza. Eso se observa en la manera que tiene de conducir pegado al muro, lo que le permite mantener una velocidad increíble al trazar una curva, igual que en la táctica que empleó en el GP de Estados Unidos frente a Fernando Alonso, cuando utilizó una maniobra defensiva de adelantamiento, pasando del centro a la derecha y, luego, ligeramente de la derecha al centro, con la que evitó por poco ser penalizado.

»En cambio, Schumacher, siempre sigiloso, como un ninja, era mucho más preciso e incisivo. Sus metódicas cualidades las desarrolló durante muchos años sobre la pista, mientras que Hamilton ha sido minuciosamente creado y perfeccionado desde temprana edad por un hombre —Ron Dennis— para ser un depredador el mismo instante en que pilotara un coche de eficacia probada. Compararlos en sus respectivas temporadas de debut no llevaría a nada, ya que Schumacher empezó cuando los coches estaban mucho menos informatizados y, además, no tenían suspensión activa ni control de tracción, por poner algún ejemplo; mientras que Hamilton llegó a la F1 cuando los monoplazas eran prácticamente artefactos teledirigidos. Esto, pese a todo, no resta valor al coraje ni a la agresividad innata que se observa en cualquier campeón.

»Ahora bien, hay un hecho ineludible: Hamilton conduce como un piloto de *karting*. Le encanta circular por el borde de la pista y disfruta entrando tarde en las curvas cerradas y apurando la frenada en los vértices. Su conducción es, en definitiva, un reflejo

de la de Schuey en sus inicios, con muchos giros bruscos y recurriendo al bloqueo de las ruedas. Hamilton hace gala de su arrebatadora juventud arriesgando al máximo y llevando el coche al límite. Conducir pegado al muro es una táctica sobrecogedora que sale a cuenta, aunque habrá que rezar para que no se estrelle contra él como le ocurrió a Senna. El muro solo supuso un problema para Schumacher en una ocasión: cuando en 1999 se fracturó una pierna en Silverstone. El resto del tiempo, el problema era la implacable mentalidad de "ganar a cualquier precio" del alemán, que a veces tenía como consecuencia que la F1 fuera un deporte de contacto. Y, si no, que se lo pregunten a Damon Hill.

»Hace poco hablé con alguien que me insinuó que, precisamente por su brillantez, Lewis ya corre el riesgo de volverse aburrido. El problema, según él, era que su éxito podía ir asociado a una consistencia tal, que podría decidir no mostrar en ningún momento la excepcional capacidad de pilotaje que ya atesora o que podría llegar a desarrollar. Si no fuera inglés, en Inglaterra se diría que es igual de aburrido que Sampras. Y, bien, ¿qué problema hay en eso si te permite ganar carreras? Es una forma muy eficaz de obtener el triunfo, sobre todo si los demás son todo lo contrario y se empeñan en salirse de la pista. No resulta fácil compararle con Schumacher: antes será preciso ver su rendimiento como mínimo dentro de cinco temporadas y, entonces, se podrá decir algo. Hamilton está teniendo un inicio de carrera meteórico, pero no ha sido un serio contendiente al título en 12 de 14 temporadas, ni ha hecho campeón del mundo a equipos de segunda clase.

»Cuando se comparan pilotos, hay que tomarlo todo en consideración: cómo rinden con diferentes coches, en diferentes circuitos, en diferentes situaciones, contra diferentes adversarios. Puede que Hamilton sea un *crack*, pero hasta la fecha prácticamente solo le hemos visto colocarse cómodamente al frente del pelotón. Es cierto que no pierde la calma bajo presión, pero ¿sería capaz de pilotar con lluvia como Schuey? ¿Podrá firmar una remontada espectacular tras una pésima parada en boxes o un trompo? O, si tuviera que empezar la carrera desde la última posición por algún problema técnico o por alguna sanción, ¿sería

capaz de escalar puestos y terminar en el podio?

»Schuey demostró que podía hacer todo eso. Solo dentro de diez años podremos comparar a Hamilton con Schumacher como corresponde, una vez puedan valorarse todos esos factores. La única forma de zanjar este debate sería que se enfrentaran en un mano a mano en coches clonados y en la misma pista».

Por desgracia, a día de hoy, eso es algo imposible, dado el desgraciado accidente de esquí que sufrió el campeón alemán. Así pues, volvamos ahora a esa emocionante temporada de debut. Nuestra siguiente parada es un lluvioso fin de semana en Alemania, donde Lewis se examinó bajo condiciones extremas, con todos los obstáculos que Darren Simpson sugería que tal vez algún día tendría que afrontar y superar, incluidos un trompo y tener que empezar desde el final de la parrilla.

# CAPÍTULO 16

## EL PIQUE CON ALONSO

Fernando Alonso habría hecho bien en tener presente el clásico dicho inglés de «Nunca trabajes con niños ni animales». Con niños, en particular, pues uno muy pronto le tomaría la medida. Recuerdo estar hablando un día con amigos sobre el pique cada vez mayor entre el asturiano y su compañero de equipo, cuando, de pronto, mi hijo de nueve años soltó: «¡Es un poco como Pierre Nodoyuna, de *Los autos locos*!, ¿a que sí, papa?».

Pues sí, supongo que, efectivamente, Alonso comparte con el personaje animado el querer ganar a toda costa. Lo único que, a diferencia de este último, que era capaz de ocultar sus intenciones al menos hasta el final de cada episodio, Fernando parecía incapaz de disimularlo. Tras la primera victoria en F1 de Lewis en Montreal, su lenguaje corporal evidenciaba malestar. Y, pese a todo, era incapaz de ver que estaba recibiendo mejor trato que su compañero novato o, al menos, así lo pensaba buena parte de la opinión pública británica, pues, aunque Ron Dennis siempre aseguraba que existía el mismo trato con los dos pilotos, quizá eso era una medida dirigida exclusivamente a impedir que la afición británica se inquietara.

Si había paridad, ¿por qué daba la impresión de que Dennis le había dicho a Lewis que levantara el pie del acelerador en Mónaco? Y, ¿cómo se explicaba que siempre estuviera deseoso de hablar favorablemente de las actuaciones de Alonso? Lo cierto era que, durante veinticinco años, Ron había gestionado un equipo desde la paridad, pero ahora se encontraba con que había fichado a un doble campeón con un salario estratosférico. ¿Acaso cualquiera

que hubiera desembolsado ese dinero por un campeón del mundo no estaría contento de verle ganar de nuevo y de que Hamilton fuera su segundo espada? ¿No sería ese el escenario ideal?

Al parecer, el problema de Dennis derivaba de un insólito error a la hora de evaluar a Hamilton. A mi modo de ver, él sabía mejor que nadie que el chaval era un ganador nato, pero lo que no podía imaginarse era que iba a cuajar en su primera temporada, de lo contrario, ¿qué sentido tenía traer a Alonso? Y, por si fuera poco, seguramente no había contado con la perseverancia de Hamilton para arrebatarle la corona a Alonso. Insisto, aunque Dennis conocía bien su personalidad, le había sorprendido su irrefrenable deseo de ser campeón del mundo, no subcampeón.

Pero ¿y si el problema en torno a Alonso era mucho más serio? ¿Y si de lo que realmente se trataba era de que Hamilton era mejor piloto? Los resultados, sin duda, así lo sugerían en los días previos al GP de Europa que estaba por celebrarse en Nürburgring el 22 de julio del 2007. La afición también parecía compartir esa opinión y quizá eso, más que ninguna otra cosa, era lo que exasperaba a Alonso. Pese a su irreprochable cartel de bicampeón del mundo, no estaba recibiendo el reconocimiento del público que sería de esperar ante tamaño logro.

En los prolegómenos de Nürburgring, Ade Johnson, aficionado a la F1, resumió la situación de manera concisa: «Tras los acalorados estallidos del vigente campeón del mundo, es obligado que McLaren tome una decisión: mantenerle en el equipo a pesar de que puede entorpecerlo todo, a sabiendas de que dista de ser el mismo que en el 2005 y el 2006, o deshacerse de uno de los mejores pilotos del momento. En mi opinión, lo mejor que podría hacer McLaren sería prescindir de Alonso».

Ahora bien, si analizamos el comportamiento de Alonso más en profundidad, quizá concluyamos que merece cierta justificación por ser el forastero en un equipo británico. Un equipo británico con un joven recién llegado a sus filas. Un joven que no solo era británico, sino británico y brillante. Asimismo, el propio Alonso había estado compitiendo bajo un nubarrón durante buena parte de la temporada, concretamente desde el GP de Francia en

adelante. Aquel fin de semana, al regresar al hotel desde el circuito de Magny-Cours la víspera de la carrera, sufrió un duro golpe cuando le informaron de que uno de sus amigos más cercanos, Emmanuel Longobardi, se había matado en un accidente de helicóptero.

Como es natural, una irreprimible tristeza parecía haberse apoderado de él; daba la impresión de que había perdido parte de la pasión por la F1. Luego, en declaraciones al periódico deportivo español *As,* reconoció haberse quedado «helado» cuando le comunicaron la trágica noticia: «Habíamos estado juntos el sábado por la mañana. Nos conocíamos desde hacía años y teníamos una muy buena relación. Se subió a un helicóptero para ir a su hotel y lo hemos perdido. Esta clase de cosas te hacen pensar acerca de la vida y lo que realmente importa. Lo más preciado en realidad es poder levantarse cada mañana y tener salud».

Fernando Alonso Díaz es una persona compleja. Nació en Oviedo el 29 de julio de 1981 y tiene lo que muchos definen como el típico temperamento latino, en el sentido de que es pasional y suele mostrar un estado de ánimo expansivo. No obstante, lejos de los circuitos, lleva una vida muy tranquila; reside en Oxford y es propietario de otra vivienda a orillas del apacible lago Lemán, en Suiza.

Su primera corona mundial la ganó en septiembre del 2005, con veinticuatro años y cincuenta y ocho días, superando así a Emerson Fittipaldi en la lista de pilotos más jóvenes en lograr el campeonato. El año siguiente se convertiría en el doble campeón más joven de la historia tras conseguir su segundo entorchado. Pero, pese a ello, cuando le interesa, puede ser un maestro de la manipulación. La temporada previa al debut de Hamilton, en octubre del 2006, antes de la penúltima carrera, en Japón, lanzó una soberbia campaña psicológica contra sus *sponsors* en Renault. Manifestó su malestar ante la prensa por considerar que su escudería no lo estaba respaldando lo suficiente en su lucha por el título con Michael Schumacher, y la maniobra tuvo el efecto deseado, ya que el equipo francés movió cielo y tierra para ayudarlo en Suzuka.

Se diría que la temporada siguiente Alonso recurrió a tácticas similares contra Hamilton, con un constante goteo de sutiles quejas por el supuesto favoritismo del equipo inglés hacia el piloto también inglés, lo que desembocó en acusaciones más específicas y en aquellas declaraciones al *Daily Telegraph* en las que aseguraba «no haberse sentido nunca del todo cómodo». Todo esto cristalizó en un tremendo enojo coincidiendo con el GP de Hungría el 5 de agosto del 2007, cuando, por culpa de su estrategia, cayó cinco puestos desde una *pole position* que aparentemente tenía ganada.

Su visible malestar se remonta a los días previos al GP de Estados Unidos, cuando estaba ostensiblemente dolido por la victoria de Lewis en Montreal. El ambiente se enrareció tras su rajada en público en su medio preferido, la radio española, donde habló del favoritismo existente en el seno de McLaren. A la hora de la verdad, Ron Dennis trató de que ambos pilotos terminaran la carrera sin sobresaltos para asegurarse los puntos. Pero, desde el punto de vista de Alonso, el problema era que Hamilton había vuelto a ganar.

A Hamilton le preguntaron si le sorprendían las insinuaciones de favoritismo vertidas por Alonso, y esto fue lo que respondió: «Me resulta extraño porque, desde que me incorporé al equipo, tengo la sensación de que se han mostrado extremadamente motivados por impulsarnos a ambos hacia la victoria. Ron y el resto del equipo se han esforzado mucho para asegurarse de que tengamos las mismas oportunidades. Tratándose de un negocio, seguramente siempre va a haber dificultades, pero como es natural tengo una muy buena relación con todos los chicos del equipo, ya que los conozco desde que tenía trece años. Lo fundamental es que cuando Fernando llegó al equipo todos estaban contentísimos; es más, diría que forjaron una buena relación con él. De modo que no veo el motivo para que diga eso. Tal vez se explica porque él es español y yo, inglés, y puede que sienta eso, aunque personalmente no estoy de acuerdo».

¿Pensaba que Alonso estaba sorprendido por sus resultados?: «Dudo mucho que esperara que fuera a irme tan bien —reconocía Lewis—. Pero tampoco sé si esa es la razón para que diga lo que

está diciendo. Lo que está claro es que ha llegado al equipo siendo bicampeón del mundo y nunca le han puesto a prueba. Claro que se ha enfrentado a otros retos en el pasado, pero seguramente ninguno que le haya tocado tan de cerca como yo. Entiendo que le resulte una situación muy difícil».

Esa misma pregunta se la hicieron a Alonso, quien reconoció estar sorprendido y al mismo tiempo no estarlo: «Sabíamos desde los test de invierno que Lewis era muy rápido y que se acercaba mucho tanto a los tiempos de Pedro [de la Rosa] como a los míos. No había grandes diferencias entre los tres pilotos del equipo, así que ¿por qué no debería luchar por las victorias, por subir al cajón o incluso por el campeonato? Pero sí, por otro lado, claro que me ha sorprendido, a mí y a todo el mundo, ver que esté rindiendo tan bien y que a estas alturas esté liderando la tabla».

Después de Indianápolis, incluso Martin Whitmarsh, director ejecutivo de McLaren, parecía sentirse obligado a terciar en una disputa que cada vez iba a más: «¿Que si espero que haya más especulaciones sobre nuestros chicos y la relación entre ellos? Por supuesto. La realidad es que son dos ganadores natos. Estaría muy preocupado si Fernando se bajara del coche y dijera que está encantado de que Lewis le haya ganado. Aunque pueda parecer un inconveniente, en realidad, no lo es. Ahora bien, cuando tienes dos pilotos competitivos siempre van a terminar enfrentándose el uno al otro», sentenció.

El viernes 20 de julio, en la primera sesión de entrenamientos matinales del GP de Europa, en Alemania, no daba la impresión de que Lewis estuviera dejando que le afectaran todas aquellas distracciones, ni la posibilidad de que a la semana siguiente un tribunal pudiera declarar culpable a McLaren por el escándalo del espionaje. De hecho, pese a sufrir un proceso gripal, marcó el mejor crono de la jornada: 1:32:515. Sin embargo, aquel ambiente relajado dio un vuelco en cuestión de 24 horas, cuando Hamilton se estrelló a falta de cinco minutos para el fin de la sesión clasificatoria.

El accidente aconteció justo después de que Lewis firmara el mejor tiempo en el primero de los tres sectores del circuito. Según

entraba a más de 250 km/h en la curva n.º 8, de izquierdas, su rueda frontal derecha cedió y su McLaren MP4-22 salió como un rayo hacia la grava antes de colisionar contra la barrera de neumáticos. Durante un agónico momento, toda la familia de la F1 se quedó paralizada. A todos les vino a la mente el trágico recuerdo de Senna. Ya con los equipos médicos presentes en el lugar del suceso, Hamilton movió las piernas en el habitáculo y trató de salir lentamente del vehículo. Luego, se derrumbó junto a este, y solo entonces, cuando le trasladaban en camilla con un collarín puesto y un gotero en el brazo, todo el mundo respiró aliviado tras ver que levantaba el pulgar.

Posteriormente, se supo que el accidente se debió a una pistola neumática defectuosa que no había apretado correctamente la tuerca de una rueda cuando Lewis paró en boxes para que le colocaran unas nuevas gomas blandas. Al llegar a la curva n.º 8, el neumático se encontraba rajado, ya fuera por las llantas —que podían haberse dañado debido al contacto con la suspensión— o, quizá, por un conducto de freno.

Ron Dennis lo explicó con estas palabras: «Gracias a la telemetría, sabemos que la deflación se produjo en el acto. Estamos analizando la pistola neumática para saber qué falló exactamente, si bien tenemos la certeza de que el problema se debió a un error mecánico, no humano». Tras el accidente del británico, la sesión se detuvo y Alonso regresó a los *pits,* donde le comunicaron que él también tenía una tuerca suelta en la rueda frontal derecha, que había sido colocada con la misma pistola neumática.

Después, al ser entrevistado, Lewis trató de poner buena cara, pero el daño ya estaba hecho: por más que lo negara, seguramente había quedado gravemente afectado. El accidente le obligaba a salir desde la décima plaza en la carrera del día siguiente. En sus declaraciones se mostró muy optimista: «Pese a encontrarme en perfecto estado, más tarde decidiremos si finalmente corro mañana. Todo el mundo me ha cuidado estupendamente. Sabemos qué fue lo que provocó el accidente. Me alegra que no haya sido para tanto y, sinceramente, espero poder correr mañana».

Finalmente pudo participar en la carrera del domingo en

Nürburgring después de someterse esa misma mañana a un chequeo con el doctor de la FIA Gary Hartstein. Mirando en perspectiva, quizá habría sido más sensato que hubiera aprovechado el día para descansar y evitar una carrera en la que habría precisado de un milagro para lograr la victoria o incluso hacer podio.

Alonso, que terminó imponiéndose en aquel trepidante GP de Europa, cruzó la meta 8,1 segundos por delante de Massa, a quien siguió Mark Webber, tercero, 57,5 segundos después. Para Lewis, noveno, suponía el fin de una racha de podios y, además, se quedaba fuera de los puntos. Fernando estaba a solo dos puntos del líder en la tabla de pilotos. Su tercer triunfo de la temporada, en una carrera loca, en la que había pasado de todo, le había permitido reengancharse en la contienda por revalidar el título. Se pronosticó lluvia antes de las 60 vueltas de carrera, pero esta terminó haciendo acto de presencia en la primera y el asfalto quedó como una pista de patinaje. Lewis sufrió más que nadie, y aunque en la primera curva había remontado hasta el sexto puesto y, en la segunda, hasta el cuarto, poco después tuvo que lamentar su primer imprevisto: un pinchazo.

El fuerte aguacero obligó a los comisarios a detener la carrera hasta que las condiciones mejoraran. Lewis entonces se jugó el todo por el todo: en la séptima vuelta entró en boxes para cambiar a neumáticos de seco, pero la estrategia no resultó y terminó saliéndose de la pista.

El trompo lo dejó en la cuneta junto a varios adversarios. En su favor hay que decir que fue el único de esos pilotos que consiguió mantener el motor en marcha. Cuando la grúa finalmente apareció y lo devolvió a la pista, pudo continuar la carrera legítimamente. Luego se dedicó a demostrar lo bueno que era marcando vueltas rápidas junto a Massa a medida que fue escalando puestos hasta llegar a la octava plaza en la vuelta 53. Sin embargo, cuando volvió la lluvia tuvo que regresar a boxes y cambiar de neumáticos, una decisión que lo hizo descolgarse detrás de los Renault y quedar fuera de los puntos.

Para Hamilton había sido un fin de semana extraordinario:

«Muy bueno, como aprendizaje, y una experiencia nueva: tras un buen inicio avancé hasta la sexta posición, y luego, hasta la cuarta, después de que los dos BMW quedaran fuera de carrera, aunque después pinché. El equipo aprovechó para cambiar de neumáticos, pero perdí adherencia y me salí de la pista. Conseguí mantener el motor en marcha y, luego, vino una grúa a mi rescate. ¡He de dar las gracias, por cierto, a los oficiales de Nürburgring! Tras la reanudación, apreté al máximo para mejorar posiciones, pero, cuando vas casi una vuelta por detrás, no te queda más remedio que confiar en la mala suerte de tus rivales. Aunque al final conseguí auparme al noveno puesto, no logré sumar ningún punto».

Siendo justos, Alonso se había hecho con la victoria gracias a un pilotaje sublime: su adelantamiento a Massa en la vuelta 54 fue una verdadera genialidad no carente de riesgo; el asturiano demostró tener nervios de acero cuando su coche y el del brasileño tocaron. Alonso, quien ya antes había reconocido que nada le gustaba tanto como correr con lluvia, declaró: «Espero que haya sido tan emocionante de ver como lo ha sido pilotar en esta carrera. Las tres primeras vueltas han sido increíbles. Era tal la lluvia que todos estábamos haciendo *aquaplaning* por la pista, ¡era incontrolable! Luego, en seco, los Ferrari iban un poco más rápido que nosotros. Cuando iba segundo, hubo un momento en que pensé que era mejor que no lloviera. Me conformaba con el segundo puesto, pues Lewis estaba fuera de los puntos; con ocho me bastaba. Pero es innegable que me gusta la lluvia; siempre estoy dispuesto a lanzarme y divertirme un rato».

Ron Dennis estaba eufórico: «Ha sido un espectáculo único. Fernando lo ha hecho de maravilla, demostrando por qué es bicampeón del mundo. Primero, fue capaz de mantenerse en pista durante el primer aguacero y, en adelante, tanto él como el equipo tomaron las decisiones correctas. No obstante, su segundo *stint* después de haber cambiado a gomas duras se vio dificultado por el fallo de una herramienta de ajuste del alerón y, como consecuencia, tuvo problemas con el subviraje, pero por suerte, en la tercera parada en boxes, pudimos ajustar correctamente el

alerón y, desde entonces, su ritmo fue fenomenal».

La siguiente parada era Hungría, pero no sin que antes se produjera otra de las indirectas de Fernando. Se esperaba que contribuyera con la iniciativa de una revista para ayudar a una organización benéfica. *F1 Racing* les había pedido a los 22 pilotos del campeonato que hicieran un dibujo de su compañero de equipo. El garabato que Lewis había hecho de Fernando era una imagen anodina, pero simpática, mientras que la obra de Fernando era bastante más mordaz: había dibujado a Lewis con el mono de McLaren puesto; en el lado derecho del cuello rezaba «McLaren» y en el izquierdo, «*boy*» (niño, en inglés). Los directores de la publicación quedaron sorprendidos, y en el pie de imagen escribieron: «No se pierdan la palabra *boy* garabateada por Alonso junto al hombro de Lewis».

Los equipos empezaron a llegar al país centroeuropeo el miércoles, antes de una reunión en la que quedó claro que la idea de que Lewis y Fernando eran amigos en vez de meros compañeros de equipo y que la rivalidad era fruto de la febril imaginación de la prensa era una pura entelequia. No había duda de que las cosas distaban de estar bien en el equipo McLaren. Algunos entendidos sugerían incluso que Ron Dennis era el responsable del cisma. ¿Acaso no debería haber sido más duro con ambos pilotos y haberles dicho sin ambages que eran ellos quienes trabajaban para McLaren y no a la inversa?

Lewis llegó muy optimista al caluroso y polvoriento circuito de Hungaroring para la carrera número 11 (de un total de 17) de lo que estaba convirtiéndose en una electrizante temporada gracias, en buena parte, a su disputa encarnizada con Alonso. Tradicionalmente había sido un circuito muy complicado y, de hecho, los pilotos se quejarían después de lo difícil que resultaba adelantar y que hacerse con la *pole* era la clave para mandar durante el fin de semana. Palabras proféticas, a la vista de lo que ocurriría a la postre: una actuación nefasta de Alonso frente a la impecable demostración de Hamilton.

La semana anterior a la carrera, Lewis y McLaren recibieron una inyección de moral cuando la FIA absolvió al equipo, en París,

de haber cometido irregularidad alguna en el caso del espionaje. En una audiencia extraordinaria, el órgano rector del automovilismo dictaminó que no existían pruebas de que el equipo británico se hubiera beneficiado de los documentos confidenciales pertenecientes a Ferrari hallados en posesión de su jefe de diseño, Mike Coughlan. A la salida de la vista, en la sede de la FIA en la parisina plaza de la Concordia, un aliviado Ron Dennis manifestó que la sanción era proporcional a los hechos.

Su mayor temor era que, si se los hubiera declarado culpables, le hubieran podido quitar puntos a Hamilton. Asimismo, en el veredicto había una cláusula bastante inquietante: la FIA advertía de que, si se entendía que McLaren había utilizado la información facilitada a su diseñador por Nigel Stepney, de Ferrari, aún existiría la posibilidad de que se los descalificara y de quedar fuera de la competición al año siguiente.

Para la mayoría de los observadores de la F1, esto no era más que un mero gesto de cara a la galería, pues la sensación generalizada era que a McLaren solo le habían dado un tirón de orejas y con eso se daba carpetazo al asunto. Ferrari, sin embargo, se negaba a verlo así: estaban furiosos y habían prometido seguir dando guerra hasta que le restaran puntos a su principal rival.

Pero ni Lewis ni McLaren pensaban que la cosa fuera a llegar a tanto. Enseguida volvieron a la actividad para planear el asalto al Campeonato Mundial en Hungaroring. Sin embargo, aquel fin de semana los problemas no vinieron desde fuera; se manifestaron fruto de las tensiones que habían estado latentes durante meses y que, finalmente, afloraron con consecuencias catastróficas.

El jueves previo a la carrera, Lewis se mostraba risueño en su comparecencia ante la prensa: «Tengo sensaciones positivas de cara a la carrera. Curiosamente, sigo siendo líder pese a la mala experiencia que tuve en Alemania».

Se encontraba ante un circuito conocido por ser impredecible. McLaren había ganado 6 de los 21 GP de Hungría celebrados allí desde que la cita se añadiera al calendario de la F1 en 1986. Kimi Raikkonen había sido su último piloto en ganar allí, en el 2005, pero no era más que uno de los cinco pilotos distintos que habían

logrado el triunfo en el circuito en los años precedentes: Rubens Barrichello (Ferrari) ganó en el 2002, Fernando Alonso (Renault) en el 2003, Michael Schumacher (Ferrari) en el 2004, Raikkonen en el 2005 y Jenson Button (Honda) en el 2006. Lewis Hamilton debutó en F1 en ese circuito en aquel ambiente de incertidumbre, y terminó siendo un fin de semana que jamás olvidaría.

En la primera sesión de entrenamientos fue quinto. Pero, una vez empezó a familiarizarse con las particularidades de la pista, pasó a ser el tercero más rápido, el viernes por la tarde. Al final de la sesión vino a la memoria Nürburgring cuando, inesperadamente, hizo un trompo y se fue hacia la grava. «Hoy ha ido bastante bien —declaraba tras la sesión—, salvo por el trompo al final de la segunda sesión, lo que me privó de participar en la última tanda, donde quizá podría haber rodado más rápido. El trompo se produjo cuando estaba dando caza a [Sakon] Yamamoto en una vuelta rápida; seguramente tomé la curva a más velocidad de la cuenta. Pese a ello, hemos dado un paso adelante y, por ahora, estoy muy contento con nuestro rendimiento en este circuito.»

Massa fue el más rápido al final de la tercera sesión de entrenamientos celebrada el sábado por la mañana, seguido de Alonso, segundo, y Hamilton, tercero. Sin embargo, esto no era más que la calma antes de una tormenta de dimensiones bíblicas en el seno del equipo Vodafone McLaren Mercedes. La posterior sesión clasificatoria sacó lo peor del inglés y del español en su lucha por una *pole* que, sin duda, brindaba una ventaja estratégica al que la consiguiera de cara a la carrera del domingo. En honor a la verdad, hay que decir que aquel sábado en Hungría el comportamiento de Lewis fue igual de reprobable que el de Fernando.

Al final de la jornada, Alonso le había arrebatado, en principio, la *pole* a Hamilton. Pero para lograrlo tuvo que recurrir a tácticas bastante dudosas, pues permaneció parado en el *pit* más tiempo de lo normal, mientras Lewis esperaba detrás de él. El asturiano tuvo tiempo suficiente para completar su última vuelta y lograr la *pole,* pero esa acción impidió al inglés hacer una última vuelta rápida, ya que al llegar a la línea de salida fue recibido con

la bandera a cuadros. La jugarreta, al parecer, había valido la pena: Hamilton seguramente habría superado a Alonso en su última vuelta, pero era el asturiano quien saldría desde la primera posición. O eso parecía...

Ron Dennis trató de rebajar la tensión al explicar que le tocaba a Alonso beneficiarse del hecho de «quemar gasolina para ir más ligero» y que Lewis debería haberlo dejado pasar en la última tanda. «Hizo caso omiso —apuntaba Dennis—, algo que, además de decepcionarme, ha provocado tensión en el muro de *pits.*»

Lewis no estaba en absoluto exento de culpa: sin duda debería haber dejado pasar a Alonso. *A posteriori* reconocería que «se había equivocado», pidió disculpas y aseguró que «no volvería a pasar». Pero, del mismo modo, Alonso tampoco debería haberle obstaculizado en su último intento de buscar la *pole,* y, en lo referente a Dennis, cabe decir que, si condenó enseguida el mal comportamiento del piloto debutante, ¿no debería haberse apresurado a reprochar también el del bicampeón, que, por ser más experto, debería haber manejado mejor la situación? En vez de eso, Dennis, supuestamente, trató de defenderlo: «Alonso sigue las indicaciones de un ingeniero, que es quien decide cuándo sale. Esto funciona así, y quien piense que ha sido un acto deliberado está en su derecho de pensar lo que quiera».

Sin embargo, Big Ron no se anduvo con contemplaciones a la hora de dar al ingeniero en cuestión una reprimenda pública por no sacar a Alonso de la pista: «No es ningún secreto que hay ciertas tensiones en el equipo. Los dos pilotos son muy competitivos y los dos quieren ganar, así que estamos haciendo todo lo posible por rebajar esa situación. Somos parte de un mecanismo que hoy no ha funcionado», reconocía Dennis. Alonso, por su parte, aseguró que el equipo lo había retenido.

El incidente provocó el enfado temporal entre Dennis y el joven al que había formado durante nueve años para llegar a ser campeón. En una acalorada discusión posterior a la clasificatoria, Dennis terminó tirando sus auriculares contra el panel de control del *pitwall.* Muchos creyeron que se debía a que Alonso hubiera entorpecido a Lewis en el *pit lane,* pero, tras analizar la

conversación por radio entre Dennis y su protegido, se supo que el motivo era otro. Lewis, enfurecido por la tardanza, culpó a Dennis y, al parecer, llegó a vociferar por la radio del equipo: «¡No vuelvas a hacerme esto en tu puta vida!». A lo que Dennis supuestamente respondió a gritos: «¡No vuelvas a hablarme así en tu puta vida!». Lewis, según dicen, le mandó a tomar viento.

Fue un incidente lamentable que no hizo ningún favor a ninguno de los dos. Por supuesto, Dennis lo negó todo. Y, en vez de tratar el problema dentro del equipo, dejó, para sorpresa de muchos, que fuera la FIA quien impartiera justicia. Su decisión se dio a conocer el sábado: la maniobra le valdría a Alonso una penalización de cinco puestos, es decir, quedaba relegado a la sexta posición en la parrilla, y la *pole* sería para Lewis. La escudería, a su vez, fue sancionada con la pérdida de los puntos de esta carrera en el campeonato de constructores.

Alonso, Hamilton y Dennis fueron citados por un comité de investigación de la FIA para explicar el motivo por el que el asturiano estuvo parado durante tanto tiempo. «Los inspectores decidieron que Alonso había interferido innecesariamente con un adversario, Hamilton, y por ello fue penalizado con la pérdida de cinco puestos en la parrilla», rezaba el comunicado de la FIA. «La actitud del equipo al término de la sesión de clasificación se consideró prejudicial para los intereses de la competición y del automovilismo en su conjunto.»

Lewis rehusó criticar abiertamente a su oponente: «No tengo mucho que decir. Ya se ha visto lo que ha pasado». No obstante, cuando le preguntaron cuánto tiempo había perdido en la que debía haber sido su última vuelta respondió con decisión: «Exactamente el mismo tiempo que me retuvieron en el *pit lane*».

La mañana de la carrera, McLaren lanzó un comunicado del que se extraía que la culpa recaía, en buena medida, en Alonso, un cambio de postura que, una vez más, no encajaba con los comentarios y la actitud exhibida por Ron Dennis el día anterior. Así decía el comunicado: «El complejo proceso de engranar dos talentos del calibre de Fernando y Lewis se ve potenciado por el hecho de contar con un monoplaza diseñado para ganar carreras.

Así, discrepamos profundamente tanto de las conclusiones de los comisarios como de la grave sanción impuesta al equipo. En todo momento [durante la clasificatoria] nos esforzamos al máximo por mantener nuestra política de igualdad. Sin embargo, en el fragor de la batalla, hay momentos en que la naturaleza competitiva de los pilotos los lleva a desviarse de los procedimientos convenidos. Durante este intenso y frenético período de clasificación, las decisiones se toman necesariamente en segundos a fin de que los pilotos y el equipo posicionen los coches en la pista en el momento óptimo. Coincidimos con los comisarios en que, cuando el equipo decidió retener a Fernando durante 20 segundos, había cuatro coches en pista. Sin embargo, no entendemos la pertinencia de esta observación, puesto que el equipo debía calcular aproximadamente dónde se encontrarían los coches restantes en los últimos minutos de la sesión.

»También disentimos de los comisarios en que la parada de 20 segundos pudiera entorpecer a Lewis. Son innegables el elevado nivel de tensión y el problema en la primera parada de Fernando. El deseo de incorporarse a una pista sin tráfico y las preocupaciones manifestadas tras la colocación de neumáticos usados sin duda contribuyeron a dilatar la última salida de Fernando. Reiteramos nuestra discrepancia tanto con las conclusiones de los comisarios como con la penalización, amén de que nuestros enérgicos esfuerzos por mantener el espíritu del juego limpio y la igualdad en el seno del equipo no han sido tomados en consideración».

Luego, en la carrera, Lewis sometió a Alonso a su propio castigo: lideró la prueba de principio a fin y, además, mantuvo a raya a un magnífico Kimi Raikkonen. Gracias al triunfo, amplió en siete puntos su ventaja respecto a Alonso en el campeonato. Y lo que en principio parecía una pesadilla tras la clasificatoria del día anterior terminó saliéndole a pedir de boca.

«Ha sido un fin de semana lleno de incidentes y emociones para todo el equipo —aseguró—. Con tanta tensión, podríamos habernos descentrado fácilmente. Lo sucedido ha sido bastante desalentador en general. Ha sido una de las carreras más difíciles

de mi vida. El solo hecho de sumar puntos es importantísimo para mí y para subir la moral del equipo. Hemos demostrado que podemos ganar a cualquiera. Hemos dado un paso muy importante y, aunque el coche estaba respondiendo de maravilla, no teníamos claro que fuéramos a estar por delante de los Ferrari. En la carrera pudimos ver que iban como un tiro: tuve a Kimi pegado a mí durante mucho rato y pilotó estupendamente, pero sé cómo se ganan carreras.»

Alonso no estaba tan satisfecho. Terminó en un meritorio cuarto puesto en la carrera, y al preguntarle si seguiría en McLaren en el futuro respondió con un sincero: «No lo sé». Kevin Garside, del *Daily Telegraph,* resumió así los comentarios de Alonso: «Hábilmente, ha permitido que queden en el aire las preguntas acerca de su futuro. Si Ron Dennis, patrón de McLaren, considera que existe un verdadero peligro de que el campeón se les escape con dos años de contrato por delante, ¿no sería de esperar que estuviera dispuesto a satisfacer sus exigencias sobre el equipo durante un duelo tan reñido?».

Cuando hubo de comparecer ante las cámaras, el propio Dennis parecía exhausto, como si se compadeciera de sí mismo, incapaz de mostrar el entusiasmo necesario para felicitar a Lewis por mantener el temple y ganar la carrera. Serio y cariacontecido, declaró: «A menudo oímos hablar de la formación del carácter en referencia al período que va de los treinta a los sesenta. Pero, a los sesenta años, puedo deciros que no necesito que mi carácter siga formándose. Estoy ante una situación sumamente compleja y estresante en la que entran en juego las emociones. Y aunque no cargo con esta responsabilidad yo solo, no dejaremos de funcionar como un equipo de F1 con valores. Ahora bien, si hay alguien que no comparta esos valores, independientemente del puesto que ocupe dentro del organigrama, siempre podrá elegir».

Alonso podía elegir libremente dónde quería estar, lo mismo que Hamilton, tal como reconocía Ron machaconamente: «Tenemos dos pilotos con contratos en vigor. En lo que a nosotros respecta, vamos a respetar lo que se ha firmado, y esperamos que ellos hagan lo propio, pues precisamente para eso se firman los

contratos».

Sin embargo, Alonso se apresuró a responder lo siguiente: «Lo que ha pasado es algo nuevo para el equipo. Hamilton desoyéndolos, no obedeciéndoles.... Ha sido algo que nunca les había ocurrido y entiendo que quieran hacérselo ver. En cualquier caso, supongo que en la próxima carrera todo volverá a la normalidad y ambos trataremos de terminar en primera posición».

Estábamos ante unas declaraciones singulares: más allá de los triunfos en la competición, ilustraban el poder, convicción y autoridad que el joven Lewis Hamilton había impuesto. No había ninguna duda de que su personalidad y su éxito habían acercado la F1 a las masas.

El lunes posterior al GP de Hungría, el piloto inglés comentó: «No parece que [Alonso] se esté dirigiendo a mí, por lo que no sé si tiene algún problema. Si lo veo, hablaré con él, pero no voy a ir a buscarlo para hacerle sentirse mejor. Confío en que no deje de hablarme. Soy una persona de trato fácil, para nada rencorosa —añadía Lewis—. Pero, si no quiere hablarme, es decisión suya; de mí no depende».

También afirmó que Big Ron y él se habían reconciliado: «Nos sentamos a hablar del tema y, tras lograr un entendimiento mutuo, decidimos pasar página. Tenemos una relación muy sólida y algo como esto no va a interponerse entre nosotros. Lo mejor está aún por llegar».

Con el inicio del verano, Dennis y el de Stevenage estaban preparados para seguir dando guerra. La pregunta era cuántas batallas más aguantaría un Alonso al que no le habría venido nada mal contar con una figura paterna como la de Dennis para sentirse más arropado en el equipo. Hamilton se tomó entonces un merecido descanso antes de la siguiente carrera, en Turquía. Alonso, por su parte, cada vez parecía más un extraño en McLaren.

# CAPÍTULO 17

## NEUTRALIZADO POR EL HOMBRE DE HIELO

A medida que el Gran Circo encaraba el tramo final de una de las temporadas más emocionantes y apasionantes de su historia, había una cosa que estaba clara: Lewis Hamilton —ganara el título o no — había firmado la mejor temporada de debut desde que se celebraba el campeonato, desafiando a detractores y escépticos. Todos querían al maestro de McLaren: en septiembre del 2007, alguien del mundo de la F1 me dijo que no solo a Fernando Alonso le habían ofrecido una vía de escape de la escudería de Woking.

En verano, cada semana se especulaba con una opción de futuro distinta para el asturiano: podía regresar a Renault, que estaba desesperado por tenerlo de nuevo en sus filas; podía tomarse un año sabático; o incluso podía rescindir su contrato. Pero ¿qué había del futuro de Lewis? Era innegable que tanto él como Anthony habían estado disgustados en diferentes momentos de la temporada a raíz de la controversia con Alonso y lo que muchos veían como la falta de apoyo de Big Ron. Sin embargo, mi fuente me dijo que había habido otros movimientos entre bambalinas, como, por ejemplo, que Ferrari había hecho llegar al entorno de Hamilton una oferta de más de 20 millones de libras por tres temporadas, en caso de que se cansara de esa rivalidad cada vez más explosiva.

Que Lewis corriera para Ferrari era un escenario improbable, pero el solo hecho de que se hubiera sabido que estaban en conversaciones, aun siendo todo muy informal, había aumentado la presión sobre Ron Dennis cuando la temporada alcanzaba su clímax. Podía decirse que había sido la mejor campaña que podía

haber vaticinado para su protegido. Pero las constantes especulaciones de los medios respecto a las políticas internas, unidas a los efectos de la disputa con Ferrari, en cierto sentido habían deslucido la temporada.

En la víspera del GP de Turquía, Lewis contribuyó a los rumores sobre su futuro al admitir que había recibido ofertas para abandonar el Reino Unido y empezar una nueva vida en Suiza. «Cada vez que voy a Londres —comentaba—, salen cámaras de cualquier sitio imaginable. No puedo negar que estoy contemplando la opción de residir fuera del país. Siempre he soñado con vivir en Londres, pero cada vez me resulta más difícil. Mi cara salió en los periódicos durante todas mis recientes vacaciones [en el sur de Francia]. La idea era relajarme, pero ni siquiera pude darme un chapuzón, porque los *paparazzi* estaban esperando con sus cámaras para embolsarse 10 000 libras por las fotos. Si no puedo llevar una vida normal y disfrutar sin verme constantemente en los tabloides, tendré que esperar y tomar una decisión. En verdad, la última palabra la tienen los medios.»

En cierto sentido, no fueron sus comentarios más brillantes o más acertados y, de hecho, desataron las primeras críticas de la prensa hacia el chico maravilla. Desde los medios se entendió que, si quería ser vecino de Michael Schumacher y Kimi Raikkonen en Suiza, solo tenía que dar el paso. Pero, ante todo, que no empezara a quejarse, pues, como se dice coloquialmente, si no soportas el calor, mejor que salgas de la cocina. Siempre atenta al interés de la opinión pública, la prensa, tradicionalmente, ha reprendido a todo aquel famoso que osara poner reparos a ser fotografiado o a que le hagan preguntas, sosteniendo que atraer la atención de la prensa es parte del precio que uno paga por ser una figura pública.

Durante aquellas vacaciones en el sur de Francia, Lewis había sido fotografiado en el mar con Sara Ojjeh, hija de Mansour Ojjeh, copropietario de McLaren. El piloto negó que mantuvieran una relación; era ese tipo de especulaciones de la prensa sensacionalista lo que más le enfurecía. Además de asegurar que la joven, de dieciocho años, estaba prometida, dejó claro lo siguiente: «No soy un *playboy*. Aunque haya quienes crean que lo normal es que salga

con una de las Ojjeh, no es así. Y el otro día fue al cine con mi mejor amigo, su prometido Mohammed. En la prensa decían que estaba viendo a esta chica, dando a entender que estaba engañando a otra persona. Nada más lejos de la realidad: yo no soy así».

Sin embargo, los rumores de su supuesta relación con Sara terminaron sacando a la luz lo que muchos llevaban un tiempo sospechando: que había roto con Jodia Ma, su novia de adolescencia. Un portavoz de Lewis comentó que, efectivamente, habían roto, pero que seguían siendo amigos. No obstante, mis contactos en Hong Kong me aseguraron que Jodia estaba destrozada tras la ruptura. Según mi fuente, «no había forma de consolarla: estaba convencida de que tenían futuro como pareja». El mes anterior habían visto a Lewis acompañado de la cantante pop Natasha Bedingfield en el asiento trasero de un taxi, y también lo relacionaron con la glamurosa modelo y concursante de *Celebrity Big Brother* Danielle Lloyd, aunque Lewis lo negó.

Todo parecía indicar que empezaban a asediar al joven que había llegado a la F1 como un torbellino cuando se disponía a afrontar el 12.º gran premio de la temporada, celebrado al este de Estambul. El jueves previo a la carrera, bajo un sol de justicia, Lewis reconoció el circuito de casi 5,5 km diseñado por el arquitecto Hermann Tilke, el también creador de las flamantes pistas de Malasia, Baréin y China. Tras sus primeras impresiones, afirmó que le gustó lo que había visto y que se sentía capaz de ampliar su ventaja de siete puntos respecto a Alonso en la lucha por la corona. Su optimismo estaba basado en su magnífico pilotaje en la GP2 en el 2006. En aquella ocasión, Lewis había ido como un tiro en el circuito de Istanbul Park, donde terminó segundo gracias a varias maniobras inverosímiles tras haber hecho un trompo en la segunda vuelta.

En la rueda de prensa posterior a los entrenamientos, Felipe Massa también reconoció sentir predilección por esta pista: «Es un circuito muy especial para mí. El año pasado conseguí aquí mi primera *pole position* y mi primera victoria, así que guardo muy buen recuerdo. Me encantan el país, la ciudad y, sobre todo, el circuito, ya que supone todo un desafío para los pilotos. Ojalá me

lleve un buen resultado el domingo».

El joven piloto brasileño había logrado su primer triunfo en un gran premio en ese preciso circuito un año antes, y cosechar un resultado similar aquel domingo del 2007 le habría metido en la pelea por el campeonato. Era el tapado que podía desbaratar los planes de McLaren. El brasileño, probablemente el mejor amigo de Lewis en la F1, vivía circunstancias similares: a él también se lo veía como el número dos de una estrella consolidada (en su caso, Raikkonen) y él también era lo suficientemente bueno como para eclipsar al piloto más veterano y reconocido, con el respaldo del mejor mentor posible en la F1: Michael Schumacher. El domingo por la noche en Estambul, Lewis sabría con certeza que no solo tenía que preocuparse de Alonso, sino también de Massa, quien una vez más estuvo a la altura de las expectativas.

Y hablando de Alonso, en la rueda de prensa posterior al GP, a Massa le preguntaron si creía que los «problemas entre los pilotos de McLaren podrían terminar beneficiándoles tanto a él como a Raikkonen», a lo que respondió: «Eso espero, pero no sabría decirte. No sabemos qué habrá pasado exactamente. Lo que sí sabemos es que hay una tremenda competencia entre los dos, pero eso es algo que se da entre todos los pilotos».

De hecho, antes de la cita en Estambul, debido a la insistencia de Big Ron, McLaren forzó una reunión de Alonso y Lewis para intentar mejorar el clima en el equipo. «Lo siento, pero somos demasiado competitivos como para poder ser amigos —explicó luego Lewis—. Me disculpé, se disculpó y acordamos dejar las cosas estar para concentrarnos en lo que queda de temporada. Después de la carrera, el ambiente era pésimo. Ahora bien, esto no es la guerra. Nos reunimos y hablamos las cosas.» Lewis afirmó que había sido una reunión «muy constructiva». Y, luego, cada piloto comentó por separado que no tenía ningún problema con el otro.

Al preguntarle a Alonso por la reunión, este se limitó a decir: «Tengo un contrato de varios años con McLaren y en este momento no tengo prisa por cambiar de aires».

Ron, que no había estado presente, se expresó en estos términos: «Aunque encabezamos ambos campeonatos, no es grato

vivir una situación así de compleja. Tenemos que cumplir con nuestro trabajo. Lo principal es que cada uno de nosotros reconozca en qué contribuyó a las difíciles circunstancias que nos encontramos en Hungría y que se comprometa a impedir que se repita en carreras futuras. El propietario de McLaren es el primero en reconocer que son dos personas muy competitivas, pero esta competitividad no debe trascender más allá de la pista. Debemos exigir ceñirnos al principio de equidad cada vez que surja cualquier disparidad».

David Coulthard, piloto de McLaren durante nueve temporadas, manifestó públicamente que si había alguien capaz de mediar entre ambos ese era Ron Dennis: «Ron tiene sobrada experiencia para gestionar lo sucedido. Ya vimos en su día a Prost y Senna, y seguramente ya había ocurrido antes de ellos con otros pilotos de McLaren».

Niki Lauda, tricampeón del mundo, se mostró muy crítico con Alonso en declaraciones a BBC Radio 5 Live: «Alonso tiene que dejar de quejarse. Está usando toda clase de excusas. En lugar de quejarse y refunfuñar, debería esforzarse en ser más rápido. Saldrá perdiendo si sigue tratando de culpar a otros en vez de a sí mismo, porque Hamilton lo está clavando: es muy rápido y se está concentrando exclusivamente en pilotar, que es precisamente lo que debería hacer Alonso».

Al día siguiente, en la primera sesión de entrenamientos en Estambul, parecía que Alonso había tomado nota de esas palabras: acabó tercero, un puesto por delante de Lewis, aunque detrás de Massa y de Raikkonen, que había mandado de principio a fin. Lewis consiguió cambiar las tornas tras una magnífica demostración al final de la sofocante segunda sesión vespertina: acabó primero, por delante de Raikkonen, seguido de Massa, tercero, y Alonso, que cayó hasta la sexta posición. «He tenido algún problema con el estado de la pista —señalaba el asturiano—. Por la mañana, cuando rodamos por primera vez, la pista estaba resbaladiza. Pero tras hacer algunos ajustes, hemos revertido la situación. Luego, por la tarde, hizo mucho viento, lo que provocó un poco de subviraje. Ahora toca seguir trabajando. Sin duda,

estamos entre los más fuertes, pero como ya sabíamos nos espera una lucha muy dura contra Kimi y Felipe.»

Lewis, por su parte, se mostró optimista: «Hasta ahora estoy satisfecho con mi actuación, sobre todo dado que hoy las condiciones no eran ideales. Aunque lamentamos que hayan interrumpido ambas sesiones, el trabajo que hemos hecho ha sido productivo y nos ha permitido progresar».

Al final del entrenamiento del sábado por la mañana, el de Stevenage seguía primero, por delante de Massa, Raikkonen y Alonso, en ese orden. Lewis marcó el crono más rápido, 1:27.325, con el que superaba a Massa en 0,041 segundos, a Raikkonen en una décima y a Alonso en cuatro. Finalmente, el brasileño, siempre al acecho, terminó arrebatándole la *pole* a Lewis tras firmar el mejor tiempo: 1:27.329. Lewis, con 1:27.373, quedó relegado al segundo puesto de la parrilla, seguido por Raikkonen y Alonso, tercero y cuarto respectivamente.

Llamativamente, durante la clasificación, McLaren había asignado tanto a Lewis como a Alonso un espacio separado en la zona de *pits,* cada uno con su equipo, para así evitar que se repitieran los problemas acontecidos en Hungría cuando el coche de Alonso impidió el paso a Lewis en el *pit lane.* Según Lewis, «habían decidido que era más fácil tener dos equipos en boxes, y lo cierto es que funcionó bastante bien». Esa era una de las ventajas de correr en un circuito moderno como el de Estambul: el *pit lane* y los garajes son mucho más amplios que en las pistas más antiguas, lo que permite albergar dos equipos de mecánicos si la situación lo requiere.

Tras asegurarse la *pole,* Massa dijo: «Este año hemos tenido sesiones clasificatorias muy ajustadas. La *pole* siempre se vende cara. He sido muy competitivo todo el fin de semana, y alcanzar el equilibrio adecuado me ha permitido marcar la diferencia cuando contaba de verdad. Es muy difícil estar concentrado al cien por cien y hacerlo todo bien. Tenemos un coche fantástico, pero ellos [McLaren] también van a ser muy competitivos».

Lewis también estaba muy contento con su propio resultado: «Al principio de la clasificatoria, sabía que rodaba a buen ritmo.

Me sentía con confianza. Obviamente, también es un aspecto positivo haber terminado por delante de Fernando, que poco a poco ha ido a más». Pese a faltarle ritmo de entrada, se lo veía feliz de haber terminado superando a Alonso. Su experiencia en la GP2 y saber dónde y cómo adelantar claramente jugaron a su favor. «Hay pistas en las que no hay forma de acercarse lo suficiente. Aquí, aun siendo difícil, es posible adelantar. Tenemos un buen coche, una buena estrategia y estoy con muchas ganas de que me salga una buena carrera con mi gente.» Como de costumbre, Lewis atribuía sus logros a su diligente equipo; no en vano, varios integrantes del mismo no se habían tomado vacaciones por preparar el coche para Turquía.

Alonso también estaba satisfecho pese a haber acabado cuarto: «Estoy contento con mi clasificación de hoy. En mi última vuelta rápida decidí salir con neumáticos Bridgestone Potenza duros, y no creo que fuera una decisión equivocada. Esa última vuelta fue en verdad bastante estresante, ya que según los tiempos que manejábamos estaba previsto que cruzara la línea de meta a falta de dos segundos para el final de la sesión».

Terminó afectándole el tráfico y seguramente esos factores repercutieron en que no mejorara su propia marca y acabara cuarto. Más tarde, se evidenció su buen humor tras recibir de manos de Big Ron un regalo muy especial con motivo de su participación número cien en un gran premio. Al español le entregaron un enorme modelo a escala de un bólido Mercedes-Benz de 1954 y sonrió después de que Dennis bromeara al respecto: «¡Ahora ya tiene algo para tirarnos a la cabeza!».

Las bromas se acabaron a la mañana siguiente. La tensión era tan alta como la temperatura a pie de pista. Al final de una difícil carrera para Lewis, su ventaja en el campeonato sobre Alonso se había reducido en cinco puntos. El inglés había pilotado bien y todo apuntaba a que terminaría en un meritorio tercer puesto cuando, de pronto, sufrió un pinchazo en la vuelta 43, a falta de 15 vueltas. Fue un verdadero mazazo, máxime al ver que Alonso lo adelantaba a toda velocidad cuando se dirigía a boxes para que le reemplazaran la rueda frontal derecha. Hay que reconocer que

Lewis hizo bien en llevar el coche a los *pits,* pues se encontraba a un tercio de vuelta. Desgraciadamente, también se había dañado el alerón delantero de su McLaren. Terminó quinto, Alonso tercero y Nicklaus Heidfeld, cuarto.

Alonso acabó a 26,1 segundos del ganador, Massa, quien lideró el doblete de Ferrari por delante de Kimi Raikkonen; el Hombre de Hielo rebasó la meta 2,2 segundos detrás de su compañero. Era la tercera victoria del brasileño en lo que iba de temporada y la quinta de su carrera, y con ella se aupó al tercer puesto de la clasificación, por delante del finlandés. Asimismo, como consecuencia del resultado, Ferrari estrechaba el cerco a McLaren, cuya ventaja en el campeonato de constructores pasaba a ser de 11 puntos.

Lewis se mostró desafiante tras la carrera: «Solo ha sido un pequeño imprevisto. Siempre surgen contratiempos. Aunque sigo siendo líder, con cinco puntos de ventaja, esto aún no ha terminado». Respecto al pinchazo, añadió: «El equipo estuvo de maravilla todo el fin de semana. Rodamos al ritmo de los Ferrari, pero cuando vas detrás se pierde un poco de *downforce;* estuvimos en tiempos similares durante casi toda la carrera. Vi que salieron unos trocitos disparados del neumático e hice un extraño al frenar en la curva n.º 9. Tuve suerte de no irme a la grava y poder regresar a los *pits,* ya que, gracias a eso, al final solo perdí dos puestos».

Norbert Haug, director deportivo de Mercedes, fue elocuente en su análisis de la carrera: «Es una lástima. Aunque el pinchazo ha impedido que Lewis suba al cajón, al menos ha salvado cuatro puntos muy importantes en circunstancias dificilísimas; unos puntos que al final podrían resultar decisivos».

Alonso también tuvo suerte. Hasta que se produjo el problema con el neumático, Lewis había vuelto a ir por delante del bicampeón del mundo. «Que te adelanten dos coches y verte en sexto puesto en la primera curva no es el mejor escenario —comentó—. Ahí, solo te queda esperar un milagro, y es lo que sucedió con Hamilton. Si en la segunda vuelta me hubieran dicho que terminaría en el podio, me habría costado creerlo.»

Tras la carrera, llegó a oídos de Lewis que las esperanzas de Nigel Mansell de ganar el Campeonato Mundial en 1986 se frustraron tras pinchar un neumático en Adelaida, lo que benefició a Alain Prost, su principal adversario, del mismo modo que a Alonso en Turquía. ¿Sintió Lewis escalofríos cuando se lo comentaron? En absoluto: «No lo recuerdo; ¡entonces solo tenía un año!».

El nuevo fenómeno de la F1 tenía una voluntad inquebrantable. Todavía tenía mucho por hacer si quería poner el colofón a sus proezas con la consecución del campeonato, pero lo cierto es que había cambiado radicalmente como persona. Era más duro y fuerte, y tras meses restando importancia a sus logros, había empezado a creer en sus posibilidades. Sabía que tendría que dar el do de pecho después de que Alonso recortara su ventaja de cinco a tres puntos tras acabar segundo en Monza. Y, además, había manifestado su preocupación por las tres últimas carreras, en Japón, China y Brasil, puesto que nunca antes había corrido en ninguno de esos circuitos. Con todo, no estaba dispuesto a bajar los brazos: «Aunque es posible que todo se decida en la última carrera, en Brasil, espero conseguirlo antes; lo importante, al fin y al cabo, es conseguir el título, ya sea antes o en la última carrera».

Pese a su aparente tranquilidad, la presión era enorme cuando Hamilton se disponía a afrontar en Japón la primera de las tres últimas pruebas decisivas en su temporada de debut en la F1. La prueba, en el Fuji Speedway, estaba programada para el domingo 30 de septiembre y para entonces habían pasado casi dos meses desde su último triunfo en un gran premio. El 5 de agosto, Lewis había subido a lo más alto del podio en Hungría después del varapalo del GP de Europa, en Nürburgring, dos semanas antes, cuando tuvo que conformarse con un pírrico noveno puesto. Después de Hungría, acabó quinto en Turquía, segundo en Monza y cuarto en Bélgica.

A su llegada a Japón el jueves previo a la carrera, estaba entre la espada y la pared. Lo que debería haber sido un sueño cumplido a medida que la temporada avanzaba, se había convertido en un intrigante espectáculo para el joven inglés que

ahora parecía un piloto completamente distinto, más maduro, en comparación con el chaval que había firmado un emocionante debut en la F1, sumando nueve podios consecutivos en sus nueve primeras carreras.

¿Qué podía haberse torcido? ¿Por qué el claro favorito se había desinflado en los últimos grandes premios? Era una pregunta muy pertinente. ¿Dónde había ido aquel espíritu desbocado y ambicioso del inicio de la temporada? ¿Por qué de pronto había empezado a cometer fallos y errores? Tal vez la inexperiencia y la presión finalmente le estaban pasando factura, unidas a la fatiga de tener que luchar en varios frentes distintos durante una temporada frenética. Y, por supuesto, el escándalo del *Spygate* seguramente había pesado también.

El consabido escándalo del espionaje había traído cola y se había convertido en una gran preocupación para Hamilton. Aunque en público lo consideraba un tema irrelevante, por lo que pude saber, temía que pudiera suponer una traba a su sueño de ganar la corona mundial y que, de un modo u otro, terminaran descalificándole. Lewis asistió a la reunión extraordinaria de la FIA convocada en París el 13 de septiembre.

Tanto él como Alonso se libraron de ser penalizados, pero al equipo le impusieron una multa récord de 50 millones de libras, además de privarlo de todos los puntos que había sumado durante la temporada en el campeonato de constructores.

Dennis estaba tan disgustado y furioso que apenas podía pronunciar palabra tras la reunión; sin embargo, esto dijo, con lágrimas en los ojos: «Lo principal es que vamos a competir este fin de semana, el resto de la temporada y cada año. Ahora bien, no puedo aceptar que seamos penalizados ni que se dañe nuestra reputación de este modo. Las pruebas que nuestros pilotos, ingenieros y demás personal han presentado ante la FIA demuestran con claridad que no hemos utilizado información filtrada para sacar ventaja en la competición. Jamás hemos negado que la información de Ferrari estuviera en poder, a título personal, de uno de nuestros empleados. Todo se reduce a una pregunta: ¿McLaren ha utilizado dicha información? La respuesta es no, y en

modo alguno se ha demostrado hoy que así sea».

A pesar de tanto problema y decepción de última hora, en Japón, al menos, Lewis Hamilton podía dejar todo a un lado para concentrarse en la carrera. Como ya hemos apuntado, ante la adversidad, Lewis siempre responde. En el país asiático selló su cuarta y última victoria de una sensacional temporada de debut logrando así, al menos sobre el papel, que las dos últimas carreras del campeonato fueran un mero trámite.

El sábado por la tarde Lewis se había llevado su quinta *pole* del año en el monte Fuji, con un crono de 1:25.368. Alonso, con 1:25.438, lo siguió en la parrilla. Raikkonen fue tercero (1:25.516) y Massa (1:25.765), cuarto. Una vez más volvían a citarse los cuatro grandes a medida que se acercaban las tres últimas carreras de la temporada. En la rueda de prensa tras la clasificatoria volvió el Lewis más eufórico: «Hemos empezado con buen pie. Durante todo el fin de semana hemos ido un poquito mejor que otros, y hoy el coche ha rendido bien. Las condiciones han sido bastante difíciles: no sabemos cómo será la pista con lluvia, y puesto que esta mañana no pudimos entrenar, podemos sentirnos afortunados de que el equipo haya podido hacer un trabajo fantástico con los reglajes. Cuando estás en la pista pierdes la noción del espacio y el tiempo: lo único que tienes realmente es el control en el *pit;* ni siquiera sabes cuánto tiempo queda. La sincronización ha sido perfecta, y yo lo he aprovechado lo mejor posible».

Cuando le preguntaron si había sentido presión, respondió: «La verdad es que estoy muy tranquilo. Visto cómo ha transcurrido el fin de semana, espero estar aún más relajado. Estoy en una posición inmejorable, aunque, claro está, tengo a estos dos [Alonso y Raikkonen] respirándome en el cuello. Pero, vaya, que no estoy especialmente preocupado. El coche vuelve a ser una garantía. Mañana asistiremos a una lucha muy reñida; todos estamos rodando en cronos similares. La clave va a estar en salir airoso de la primera curva para intentar distanciarme».

También resultarían clave las condiciones atmosféricas y la gestión de la lluvia por parte de cada equipo. Lewis impresionó incluso a los aficionados más veteranos con la serenidad con que

afrontó tanta presión. Fue también su primer triunfo con lluvia y, tras una exhibición de dos horas sin apenas errores en un circuito durísimo, recibió la felicitación unánime del mundo de la F1. Raikkonen y Massa se vieron en clara desventaja desde los primeros compases de carrera por haber optado por neumáticos intermedios en vez de por las gomas de lluvia extrema que había decretado Charlie Whiting, el director de carrera. A Ferrari se le ordenó parar en boxes tras solo dos vueltas, y tanto Raikkonen como Massa sufrieron mucho desde entonces. Luego, en la vuelta 41, Alonso perdió el control de su monoplaza y colisionó contra el muro.

A 8,377 segundos de Hamilton entró Heikki Kovalainen, mientras que Raikkonen acabó tercero. A Lewis y Fernando les habría venido bien ver el vídeo de la carrera y observar cómo Massa ayudaba a Raikkonen. A diferencia de los pilotos de McLaren, que seguían luchando por la supremacía, a falta de 10 vueltas, Felipe entró en el *pit lane* y dejó que Kimi ocupara su tercer puesto: un gesto que, además de magnánimo, fue decisivo, pues el campeonato terminó decidiéndose por un punto de diferencia.

Lewis estaba pletórico tras su primera victoria en casi dos meses, aunque reconoció que no había sido fácil pilotar con lluvia: «En multitud de ocasiones pensé que debían parar la carrera. Por momentos era dificilísimo, aunque cuando se secaba un poco era más fácil mantener el control. Al principio, cuando íbamos detrás del *safety car,* estaba con muchas ganas de seguir. Al no notar especialmente la presión de Fernando, pude ahorrar combustible y pisar a fondo. Después de repostar, me enteré de que se había salido de la pista y, aunque se reincorporó, había perdido varias posiciones. La pista estaba en un estado espantoso y, al final, tuve suerte de poder acabar la carrera tras tocarme [en la vuelta 34] con Robert Kubica. Cuando vas por detrás, sobre todo en esas condiciones, es responsabilidad tuya extremar la cautela. Creo que Robert corrió un riesgo innecesario, aunque terminé sin mayores complicaciones. Siento que ha sido la carrera más larga de mi vida, quizá por la salida del *safety car* en dos ocasiones y por las

condiciones tan difíciles en que corrimos. Pero lo principal es que conseguí la victoria; no podría estar más feliz».

Tras la carrera, Hamilton aventajaba a Alonso en 12 puntos y a Raikkonen en 17, a falta de solo 20 por disputarse en las dos últimas citas del campeonato: China y Brasil. Las cosas tenían que ponérsele muy mal para no ganar el título. A mi modo de ver, su conducción en Japón, donde tuvo que hacer frente a gran presión y a muchas adversidades, estuvo a la par de su debut en Montreal a principios de temporada. Sin embargo, aquel momento de brillantez quedó empañado con su decepcionante actuación en la siguiente carrera, en China, donde se produjo su primer abandono en la F1.

Lewis había llegado a Shanghái rebosante de confianza: era la hora de la verdad, podía ganar matemáticamente el título. Aquello por lo que había trabajado durante tantos años estaba al alcance de su mano. Solo tenía que ir, recogerlo y llevárselo a casa.

El sábado todo salió según lo previsto: se llevó sin despeinarse su sexta *pole* con una marca de 1:35.908. Inmediatamente detrás de él estaban Raikkonen, Massa y Alonso, pero aquello no parecía revestir importancia. La victoria y la corona estaban en su mano, tal como declaró aquel día tras la clasificatoria: «Ha sido una muy buena sesión para mí y el equipo. Estaba convencido de que íbamos lo bastante rápido como para imponernos a los Ferrari aquí; y, sin embargo, parecían muy fuertes, sobre todo en las curvas rápidas. Hice mi primera tanda con neumáticos compuestos Bridgestone Potenza duros, que hasta la fecha habían sido los más consistentes. En cambio, para la última, optamos por gomas blandas y nos salió la jugada. Mañana veremos una carrera muy disputada, pero tenemos una buena estrategia y soy muy optimista».

Raikkonen, pese a estar 17 puntos por debajo en la clasificación, también sonaba sorprendentemente seguro de sí mismo, aunque muy pocos repararon en ello, pues la mayoría de los expertos lo descartaban de la lucha por el título: «Claro que habría sido mejor estar en primera posición, pero, dadas las circunstancias, la segunda plaza es un buen resultado, más si

tenemos en cuenta la incertidumbre de cuánto combustible llevarán los diez primeros en la parrilla. Estoy muy contento con el rendimiento del coche este fin de semana: hemos demostrado ser competitivos en todas las condiciones y creo que debería ser lo mismo incluso si llueve, lo cual es probable. Tengo plena confianza. Sabemos que el campeonato está complicado, pero voy a darlo todo por tratar de ganar».

Y, efectivamente, así fue: 24 horas más tarde, el Hombre de Hielo había firmado su quinto triunfo de la temporada y el 14.º de su carrera. La ventaja de Hamilton sobre el finlandés era entonces de solo siete puntos, después de que el inglés tuviera que abandonar tras salirse de la pista en la vuelta 30. Alonso fue segundo, y quedó a solo cuatro puntos de Lewis; Massa, tercero. Era un panorama que pocos habían previsto. Lewis había dominado el inicio de la carrera sobre mojado, pero rodó durante demasiado tiempo y terminó desgastando sus gomas de lluvia. También cometió el error de luchar contra Raikkonen, cuando, desde un punto de vista estratégico, no tenía necesidad de ello, lo que añadió mayor presión sobre sus ya maltrechos neumáticos, y en la vuelta 30 lo pagó caro: con el neumático trasero derecho completamente degradado, trató de entrar en los *pits,* pero se fue hacia la grava y tuvo que retirarse por primera vez en la temporada; los comisarios trataron en vano de empujarlo para que regresara al circuito.

Tras la carrera, el director de McLaren trató de desviar cualquier crítica hacia Lewis: «Visto en perspectiva, dejamos que siguiera una vuelta de más. Sus gomas estaban muy desgastadas, y la decisión fue nuestra. Nos llegaban constantemente datos meteorológicos contradictorios. No queríamos que entrara y le pusiéramos las gomas equivocadas».

Lewis trató de ocultar su decepción señalando que aún quedaba una carrera para rematar la faena. También dejó claro que aquel revés no había sido culpa del equipo: «Los neumáticos estaban destrozados. Son cosas que pasan. Lo lamento por el equipo, pero aún tenemos posibilidades; que no se preocupen. Estábamos haciendo una carrera fantástica, pese a no saber si iba a

llover o no. Las gomas fueron degradándose cada vez más, y cuando me dirigía a boxes parecía como si fuera sobre hielo: perdí el control irremediablemente. No veía nada por los retrovisores porque estaban completamente sucios. El coche no tenía agarre. Es una faena, pero todavía queda una carrera. Cuando salí del coche estaba muy disgustado porque no había cometido un solo error en todo el año, y hacerlo precisamente antes de llegar al *pit lane*... Digamos que no es la clase de error que suelo cometer».

Antes de marcharse de China, Raikkonen dejó unas declaraciones de lo más agoreras: «¡Estoy exultante! Es un magnífico resultado para mí y para todo el equipo, que ha hecho un trabajo excelente. Necesitábamos este triunfo y lo hemos conseguido. Al principio, tuve mucho subviraje, pero luego la situación mejoró. Fui uno de los últimos en cambiar a gomas de seco, pero eso me ayudó, ya que pasado un rato empezó a llover otra vez. Incluso después de la segunda parada seguía teniendo un poco de subviraje, pero la situación mejoró en el tramo final. Sabía que Alonso estaba rodando muy rápido, pero tenía la situación totalmente bajo control. El coche estaba funcionando bien, en general, tanto sobre mojado como en seco. La semana previa, en Fuji, tuvimos mala suerte. Pero hoy nos fue de maravilla. Hemos vuelto a ver que en este deporte todo es posible. El título de pilotos sigue estando muy difícil, pero en Brasil pondré toda la carne en el asador para ganar, aun cuando el resultado final no solo dependa de nosotros. Va a ser una excelente pelea, muy interesante y difícil de pronosticar».

Fue todo eso y mucho más, pues la que estaba siendo una de las mejores temporadas en la historia de la F1 estaba a punto de llegar a su desenlace, en Brasil, el 21 de octubre del 2007. Lewis Hamilton había sido el catalizador de un espectacular repunte de la F1 y también sería el protagonista del acto final de aquella obra. Pero, por desgracia y tristemente, la fortuna no le sonrió a él, sino al hombre que había llegado furtivamente para hacerse con el título en el último segundo: Kimi Raikkonen, el discreto, ocurrente y algo extravagante fenómeno nacido en Finlandia.

El desembarco de Lewis en São Paulo también marcó un

importante capítulo de su propia vida; era casi como si él mismo hubiera cerrado un círculo. Se encontraba en la ciudad natal del legendario piloto que lo había inspirado desde niño, el hombre que había dejado su impronta en toda su carrera, el gran Ayrton Senna. Lewis había telefoneado previamente a Viviane, hermana de Ayrton, para preguntarle si le importaba si visitaba la tumba de su hermano. Le dio su visto bueno, pero la visita jamás se produjo, ya que Lewis, siguiendo el consejo de la dirección de su equipo, decidió que sería inapropiado porque atraería a una multitud de *paparazzi*.

Le dijo a Viviane que se acercaría al cementerio de Morumbi en otra ocasión, cuando fuera más indicado. La mujer, de cincuenta años, que se había visto con Lewis, habló para el *Sun:* «Me llamó para preguntarme si tenía inconveniente en que visitara la tumba de Ayrton. Y solo pudimos sentirnos halagados de que piense en Ayrton durante un evento tan importante. Sé que mi hermano admiraría a Lewis, tanto por sus dotes al volante como por su personalidad. Si estuviera aquí, le diría: "Sé tú mismo, porque eres un verdadero campeón, tanto si ganas ahora o más adelante". Me recuerda a él en muchas cosas. Ayrton nunca quiso ser una leyenda, y no le importaba ni el dinero ni la fama. Solo quería ganar y ser el mejor, igual que Lewis. Lewis tiene muchísimo talento y está esforzándose por hacer realidad su sueño. Es, como Ayrton, una persona sencilla e íntegra, pude verlo en su mirada cuando lo conocí. Es difícil compararlos como pilotos, pero en Lewis veo un talento extraordinario».

No obstante, ese talento no bastaría para levantar el título en el circuito de Interlagos aquel fin de semana. Lewis tropezó en el obstáculo final. En la clasificatoria del sábado había terminado segundo, detrás de Massa. Raikkonen fue tercero y Alonso, cuarto. Pero fue incapaz de repetir resultado en la carrera. Al preguntarle cómo se sentía la noche previa al día más importante de su vida, respondió: «Estoy con mucho ánimo, muy entusiasmado y, al mismo tiempo, relajado. Corro con un coche estupendo, me encanta el circuito y hasta la comida está riquísima. Los aficionados viven el deporte con mucha pasión. He visto, además,

unas cuantas banderas británicas por ahí, así que, sí, estoy muy contento de ver que se nos apoya».

Hamilton acabó en un decepcionante séptimo puesto, mientras que Raikkonen, que fue de tapado desde el inicio, cosechó una espectacular victoria y, con ella, su primer Mundial de F1. Massa fue segundo; Alonso, tercero; con ese resultado, Kimi terminaba la temporada con 110 puntos, uno más que Lewis y Alonso. (El inglés fue subcampeón por haber sumado más segundos puestos que el asturiano a lo largo de la campaña.)

Lewis lo pasó mal desde el principio. En la parrilla solo estaba un puesto por delante de un beligerante Raikkonen que, ya antes de la primera curva, le había comido la tostada al inglés. Una soberbia maniobra del finlandés permitió a Alonso colarse por dentro, y fue entonces cuando quedaron en evidencia la inexperiencia y el criterio de Hamilton. Iba cuarto, detrás de Massa, Raikkonen y Alonso, pero cuando intentó reaccionar, tratando de adelantar a Alonso por fuera, terminó saliéndose de la pista. Se había descolgado hasta el octavo puesto y, por si fuera poco, en la octava vuelta empezó a tener problemas con la caja de cambios. Aunque Lewis volvió a la refriega, había perdido 40 segundos e iba 18.º. Había sido un desastroso tropiezo del que no se recuperaría, aunque hay que reconocerle el mérito de que terminara la carrera en séptimo lugar.

Raikkonen se puso a la cabeza de la carrera y del campeonato después de que Massa lo dejara pasar tras su segunda parada. El maravilloso y osado periplo de Hamilton en su temporada de debut acabó con un final frustrante. Pero ¿podía hablarse de fracaso? Seamos realistas: había superado a su compañero de equipo, el bicampeón del mundo, llegando a arrebatarle el subcampeonato, y había quedado a un solo punto del título en una sensacional campaña. Había sido una temporada de aúpa, en gran medida gracias a las proezas del chaval de Stevenage. Al final hubo incluso una dosis de intriga cuando se supo que los comisarios estaban investigando el tipo de combustible utilizado por los Williams y los BMW Sauber, cuyos pilotos acabaron en cuarto, quinto y sexto puesto. Si los hubieran descalificado, Lewis se habría llevado la

corona, aunque afirmó que no quería ganar en los despachos. El triunfo terminó siendo de Raikkonen: «Aunque no estábamos en la mejor posición, siempre creímos que podíamos reponernos y mejorar. Incluso en los momentos más difíciles, todos hicimos piña y no tiramos la toalla. Trabajamos a tope y la situación mejoró». Había vencido en seis carreras y se merecía el título. Incluso Alonso fue elegante en la derrota: «Todos tenemos altibajos, momentos mejores y peores. No es ningún secreto que tuve problemas con el equipo. Tratamos de trabajar juntos de la mejor manera posible y terminamos terceros en el campeonato de pilotos. Guardo muy buenos recuerdos de esta temporada».

Ahora bien, seguramente Lewis debía atesorar mejores recuerdos que nadie: el joven piloto, que había aparecido de la nada para encaramarse en la cima de la F1, había ofrecido los mejores momentos de la temporada. Y, por más dolido que estuviera después de Interlagos, lo cierto es que demostró saber estar: «Como es natural, estoy muy decepcionado por el resultado de hoy. Había liderado la clasificación casi toda la temporada, pero al final no ha podido ser. No obstante, tengo que ver el resultado en perspectiva: este es mi primer año y, en general, ha sido fenomenal. Soy muy joven y tengo muchos años por delante para cumplir mi sueño de coronarme campeón del mundo».

Fenomenal. Así podría resumirse su temporada de debut. Eso sí, tanto a sus admiradores como a sus detractores se les agotaron los adjetivos para definir lo que lograría al año siguiente.

# CAPÍTULO 18

## LA ÚLTIMA CARRERA

En el mundo de la música se lo conoce como SSD (síndrome del segundo disco; o DSAS, en sus siglas en inglés), y en la que sería segunda temporada de Lewis Hamilton quedó claro desde el principio que iba a sufrir el equivalente automovilístico al dilema más común para un exitoso músico revelación: igualar la brillantez del debut. Mientras que aquel primer año casi todo lo que tocaba se convertía en oro, solo unos meses después las cosas parecían ir siempre cuesta arriba, pues cometía sorprendentes errores de pilotaje a los mandos de un McLaren con muchas carencias.

Pese a todo, no perdió el temple, el coche fue mejorando gradualmente de manera espectacular y, tras sobreponerse a las adversidades, se convirtió, con apenas veintitrés años, en el campeón más joven de la historia de la F1. Tras el GP de Brasil, celebrado a principios de noviembre del 2008, Lewis Hamilton se reivindicó y dejó sin argumentos a quienes lo tachaban de cobarde. Le reprochaban que la temporada anterior hubiera permitido que Raikkonen recortara su holgada ventaja a falta de solo dos carreras. En esta ocasión, en cambio, mostró una convicción, un arrojo y una serenidad que resultaron incontestables para quienes lo acusaban de no poder con la presión en los momentos clave.

Esta vez había alcanzado tal nivel de serenidad, estaba tan convencido de que la historia estaba de su lado y de que era el mejor, que dejó para la última curva la maniobra que le daría el título con el que siempre había soñado, reservándose un lugar en la historia como uno de los grandes deportistas del Reino Unido, una auténtica leyenda, el crío que había demostrado que cualquier

sueño puede hacerse realidad si crees verdaderamente en tus posibilidades.

El inglés tuvo a sus seguidores con el corazón en un puño al dilatar al máximo su merecida corona en una frenética carrera que se decidió en el último suspiro y en la que se impuso al último adversario que podía disputarle el título, el genial piloto brasileño Felipe Massa.

¿Cómo fue su camino hacia el título en el 2008? A continuación, repasamos la temporada que Lewis Hamilton y sus fieles seguidores nunca olvidarán.

La carrera inaugural fue el domingo 16 de marzo en Melbourne, donde, además de sentirse el *glamour* inherente al Gran Circo, hacía un calor abrasador. Lewis cruzó la meta el primero y con ello acalló las críticas por sus decepcionantes actuaciones en el tramo final de la campaña previa.

El equipo McLaren había llegado a Australia el lunes anterior a la carrera y Lewis se mostró rebosante de alegría en la rueda de prensa del jueves. Estaba muy contento de empezar una nueva temporada que le permitiera resarcirse tras el fiasco de la anterior. «Este año noto menos presión que el pasado —apuntó el inglés—, cuando, los días previos a la carrera, sentía una enorme carga sobre mis hombros porque nadie sabía realmente si me iba a ir bien o no, incluido yo mismo. La sensación ahora es distinta. Sé cómo transcurre una temporada, tengo más sed de victoria todavía y me siento más decidido y feliz de poder competir. No veía el momento de que esto empezara.»

Lewis, por entonces afincado en Suiza, explicó qué había hecho para relajarse antes del inicio de la nueva campaña: «Viajé de Suiza a Hong Kong, donde pasé un par de días haciendo compras. Luego puse rumbo a Brisbane, donde pasé un día con mi entrenador personal y su familia, ya que él es de allí. Hicimos una barbacoa, nos relajamos y luego me fui a la Gold Coast».

El sábado por la tarde la *pole* había ido a manos de Lewis. Registró un impresionante tiempo de 1:26.714, con Robert Kubica detrás de él en el BMW-Sauber y su nuevo compañero de equipo, Heikki Kovalainen, tercero en la parrilla. Raikkonen empezaría

desde el puesto 16.º después de tener que abandonar la sesión clasificatoria por un problema con la bomba de carburante.

En la carrera del domingo, Lewis mantuvo la calma y salió triunfante, dominando de principio a fin para mantener a raya a Nick Heidfeld (BMW-Sauber) y a su viejo amigo en el *karting* Nico Rosberg (Williams). Era la quinta victoria en la meteórica carrera de Hamilton, en una prueba en la que tuvo que salir el *safety car* en tres ocasiones, la primera de ellas en la primera vuelta.

Solo siete pilotos lograron cruzar la línea de meta. Raikkonen, octavo, entró en los puntos por los pelos, y eso que a falta de cinco vueltas casi se vio obligado a abandonar debido a un problema con el motor. También se le rompió el motor a Massa. Lewis, muy feliz por la victoria, abrazó a Rosberg en el podio: «Me siento genial. Ha sido un inicio de ensueño a la temporada y en la lucha por el campeonato».

La siguiente cita fue el GP de Malasia, en Sepang, donde la actuación de Lewis terminó en decepción y Raikkonen empezó la defensa del título tras demostrar su solvencia. Hamilton, quinto, sufrió un error en un repostaje y tuvo problemas con los doblados. «Hice una salida realmente buena —señaló— y estaba muy contento porque saltamos cuatro posiciones, del noveno al quinto. Estábamos en una buena posición para tratar de ponernos terceros al menos, pero de pronto tuve un problema en mi primera parada y eso me hizo perder mucho tiempo, así que lo hice lo mejor que pude.»

El calor era insoportable a su llegada a Baréin, escenario de la siguiente cita. La carrera, celebrada el domingo 6 de abril, terminó en decepción tras acabar 13.º. Después del triunfo de Raikkonen en Sepang, se vieron los primeros roces de lo que luego sería una intensa e incesante disputa con Massa, su compañero en Ferrari. El pequeño brasileño reeditaría su gesta del 2007 al terminar de nuevo en lo más alto del cajón, mientras que Lewis seguía padeciendo un suplicio.

En la segunda sesión de entrenamientos del viernes impactó contra un muro y todo el mundo temió por su integridad. Duro como pocos, salió ileso y, al día siguiente, utilizó un chasis de

repuesto y se colocó tercero en la parrilla detrás de Kubica (que firmó su primera *pole*) y Massa. Tras una mala salida, Lewis cayó rápidamente del tercer al décimo puesto, para quedarse luego sin posibilidades tras chocar con el Renault de su eterno rival, Alonso, cuando trataba de adelantarle en la segunda vuelta. El impacto lo obligó a cambiar el alerón delantero. Terminó corriendo por entrar en los puntos, pero ni siquiera eso consiguió. Massa ganó y Raikkonen fue segundo, con lo que Lewis perdía el liderato y quedaba cinco puntos por detrás del finlandés.

Lewis no parecía la persona vivaz del año anterior: «Estoy muy decepcionado y siento que hoy he fallado al equipo. El fin de semana no ha ido como esperaba, empezando por el accidente del viernes. Solo puedo decir que voy a tratar de levantar cabeza en la siguiente carrera».

Seguiría un receso de tres semanas: el Gran Circo se trasladaba a Europa tras su paso por Australia, Extremo y Próximo Oriente. A finales de abril, Lewis puso rumbo a Barcelona, donde se disputaba el GP de España, uno de sus preferidos. Un año antes, había terminado segundo en Cataluña después de Massa, lideraba el campeonato y aseguraba «estar viviendo un sueño». Tras el varapalo de Baréin, trató de acallar las críticas, pero era evidente que competía contra Raikkonen y Massa en un coche más lento. Y tras terminar tercero en Barcelona por detrás del intratable tándem de Maranello (Raikkonen se llevó el gato al agua), Lewis llegó incluso a cuestionar públicamente el estado del McLaren frente a los Ferrari: «Aunque hay aspectos que sin duda debemos mejorar, reconforta saber que estamos relativamente cerca de Ferrari».

El 5 de mayo, Lewis volvió a brillar: firmó el segundo puesto en Turquía y empató a puntos con Massa. Era la tercera victoria consecutiva del brasileño en Estambul. Raikkonen acabó tercero. Lewis estaba satisfecho con el resultado y con que resultaran tanto la estrategia de tres paradas como el hecho de empezar con neumáticos compuestos más duros: «Estoy muy contento. Sabíamos que no iba a ser fácil plantarles cara a los Ferrari y que acabar entre los cinco primeros ya era bueno. Sin embargo, el coche ha demostrado mucho equilibrio con esas gomas y eso me ha

permitido darlo todo. Lo de hacer tres paradas no volverá a ocurrir. Sabíamos que, aunque tuviéramos la *pole,* no íbamos a poder disputarles la victoria, así que posiblemente ha sido la mejor carrera que he hecho hasta ahora. Siempre terminas preguntándote si podríamos haberlo hecho mejor, pero francamente no lo creo. Hemos hecho un trabajo fantástico para terminar la carrera y acabar entre los Ferrari».

Si aquello fue «fantástico», pocas palabras podían definir la exhibición de Hamilton en la siguiente cita: Montecarlo. Con la lluvia como telón de fondo, el de Stevenage se convirtió en el primer piloto inglés en ganar el GP de Mónaco desde 1969 y, lo que era más importante, en su pelea por la corona mundial, había acabado con la racha de cuatro victorias seguidas de Ferrari. Kubica fue segundo con el BMW y Massa, tercero, mientras que Raikkonen quedó fuera de los puntos tras embestir por detrás al monoplaza de Adrian Sutil en un día para olvidar. Lewis también sufrió un accidente al golpear las barreras de protección, pero se sobrepuso para erigirse en el quinto británico en reinar en Mónaco. Su sexto triunfo en 23 participaciones lo situaba al nivel de Stirling Moss, Graham Hill, Jackie Stewart y David Coulthard. Esto es lo que le dijo a su equipo por la radio de McLaren: «Siento haber pegado contra la barrera, pero hemos sabido reaccionar y ¡ahora toca celebrarlo!».

Más tarde analizó su formidable carrera más en profundidad: «Estoy en una nube. Haber ganado aquí en Mónaco es el mayor logro de mi carrera. Fue una prueba muy accidentada. Salí bien e inmediatamente adelanté a Kimi. Después, vi la oportunidad de atacar a Felipe, pero la lluvia fue a más y la visibilidad disminuyó. La pista estaba encharcada en la curva de Tabac y, de pronto, a causa del excesivo sobreviraje, golpeé la barrera. Fue un pequeño toque, pero bastó para dañar el neumático y verme obligado a parar en boxes. Por suerte, gracias a la primera aparición del *safety car,* pude recortar distancias con la cabeza. Luego, cambiamos de estrategia y decidimos que hiciera solo una parada más».

Sin embargo, la brillantez de Mónaco no pudo repetirse quince días más tarde en el GP de Canadá, en Montreal, donde

Lewis cometió un error de bulto al chocar con Raikkonen en el *pit lane,* propiciando que Kubica, la estrella de BMW-Sauber, le arrebatara el liderato en la clasificación y demostrara su categoría en el que suponía su primer triunfo en la F1.

En el caso de Lewis, fue una carrera para el olvido. La suspensión de su coche había quedado destrozada tras el impacto y eso lo obligó a abandonar, lo mismo que a Kimi, cuyo Ferrari presentaba demasiados daños en la parte trasera como para poder continuar. Hamilton estaba perplejo tras la carrera: «No sé qué ha pasado realmente. Iba cómodamente en primer lugar; parecía que iba a ser una victoria fácil. Entré a repostar. No fue la mejor parada. Vi que los rivales que tenía por delante habían parado repentinamente. El semáforo estaba en rojo, pero cuando quise verlo ya era demasiado tarde. Le pedí disculpas a Kimi por sacarle de la carrera. Son cosas que pasan...».

Tampoco le sonreiría la fortuna en la siguiente carrera, en Francia, donde en ningún momento pudo recuperarse tras haber sido sancionado con la pérdida de diez posiciones en la parrilla de salida como consecuencia del incidente con Kimi en Montreal. El inglés terminó 10.º y fuera de los puntos tras salir 13.º en el último gran premio de la historia de Magny-Cours. Apenas le sirvió de consuelo que los Ferrari hicieran doblete, ni tampoco el quinto puesto de Kubica. Era la tercera victoria de Massa, que recuperaba el liderato en detrimento de Kubica. Kimi escalaba al tercer puesto y Lewis caía al cuarto.

Hamilton también fue sancionado con un *drive-through* por sacar ventaja en una curva sobre Sebastian Vettel en la primera vuelta, tirando por la borda el trabajo que le había llevado a remontar hasta el noveno puesto en las 12 primeras vueltas. Se quejó ante lo que consideraba una injusticia: «Ya estaba por delante, en la parte exterior, pero perdí mi parte trasera y tuve que subirme al bordillo. No creo que lo adelantara debido a esa maniobra, y tampoco lo veo precisamente como una forma de hacer trampas, pero las reglas son las reglas».

También manifestó seguir estando convencido de poder ganar la corona: «Aunque no puntúo desde hace tres carreras, todavía

quedan otras diez por disputar. Sé que estoy a diez puntos del líder, pero estoy convencido de que me recuperaré en Silverstone ante mi afición».

Efectivamente, así fue: el joven fenómeno ganó con gran autoridad el GP de Gran Bretaña gracias a una actuación estelar en otra carrera bajo la lluvia, en la que dobló a todos sus competidores, salvo a dos, y recuperó el liderato, aunque empatado con Massa y Raikkonen, después de que estos terminaran 13.º y 4.º, respectivamente. Lewis dio un recital de principio a fin. Fue clave para ello su gran salida, en la que rebasó a Kimi Raikkonen y Mark Webber antes de la primera curva, y por poco no superó también a Heikki Kovalainen, su compañero de equipo, que había salido desde la *pole*. Hamilton terminó por delante del finlandés y dominó la prueba al más puro estilo Schumacher, monopolizando el espectáculo de un gran premio que corría en casa.

Tras la carrera, comentó: «Es, con diferencia, mi mejor triunfo en la F1 y, sin duda, una de las carreras más difíciles en las que he participado. Según progresaba, pensaba que si ganaba sería la mejor victoria de mi carrera. Y no solo por su historia, sino porque corro en casa y ha sido una de mis mejores carreras de siempre. En la última vuelta vi a los espectadores empezar a levantarse del asiento mientras yo rezaba sin parar, solo deseaba terminar aquella vuelta de una vez».

La victoria fue más valiosa si cabe por la serenidad, temple y compostura que mostró el inglés pese a la lluvia atroz, mientras el resto de los pilotos quedaron dominados por el pánico. «Las condiciones eran sumamente extremas —añadió—, por momentos tan extremas como en Fuji el año pasado. El aguacero no fue tan brutal, pero no impidió que tuviera serios problemas con la visera. No veía nada, sobre todo por el lado derecho. Tuve que subirlo y limpiarlo en cada vuelta, en particular cuando volvía la lluvia.»

La alegría no terminó ahí: Lewis viajó a Hockenheim animado por su primer triunfo como local y enlazó sus dos primeras victorias consecutivas en lo que empezaba a ser una temporada palpitante avivada por la disputa entre él, Massa, Raikkonen y Kubica. El primer puesto en el GP de Alemania consolidó su

liderato en la clasificación de pilotos, donde aventajaba al segundo en cuatro puntos.

Lewis había mandado en la clasificatoria y prolongó su dominio a la propia carrera, donde terminó por delante de Nelson Piquet Jr. (2.º), Massa (3.º) y Raikkonen (6.º). Reconoció a la postre que había sido una victoria cómoda, y añadió: «Acompañaron tanto la estrategia como el coche. Hice una magnífica salida. Felipe no supuso un verdadero problema y pude centrarme en mi trabajo, procurando ser regular y constante».

La siguiente parada fue Hungría, donde Lewis se encontró con una carrera bastante incómoda: pese a salir desde la *pole,* tuvo que sudar tinta para terminar quinto tras sufrir un pinchazo. El tropiezo acabó con sus esperanzas de victoria en la vuelta 41 de 70, pero al menos tuvo el consuelo de ver que al Ferrari de Massa, su principal adversario, le fallaba el motor a falta de tres vueltas, cuando tenía el triunfo casi asegurado.

La otra cara de la moneda fue el compañero de Lewis, Heikki Kovalainen: el pequeño finlandés cosechó su primera victoria en la categoría reina y, de paso, se convertía en el ganador número cien de un gran premio de F1. Raikkonen acabó tercero y el alemán Timo Glock, segundo, con lo que el fin de semana no terminó siendo tan nefasto como se presumía cuando Lewis se encontró con aquel pinchazo. De hecho, gracias a ese quinto puesto logró incrementar su ventaja en el campeonato: Raikkonen, segundo, estaba a cinco puntos y Massa, tercero, a ocho. Lewis sabía que le había sonreído la fortuna: «Me podría haber ido mejor en esta carrera, pero al menos he arañado cuatro puntos y mantengo el liderato. No está nada mal».

Ron Dennis resumió así el fin de semana en Hungaroring mientras esbozaba una sonrisa: «Dentro de lo malo, podría haber sido mucho peor, al menos desde el punto de vista de Lewis». No le faltaba razón: esos cuatro puntos y el abandono de Massa terminaron siendo cruciales al final de la temporada.

Lewis sabía que no se podía descartar al brasileño. Sabía que sería su principal rival y que Raikkonen no parecía tan motivado tras haber ganado el Mundial. De manera sutil, pero inexorable,

quien tiraba del carro en Ferrari empezaba a ser Massa. Esto quedó demostrado por un hecho incontestable: de las siete carreras restantes, Massa y Hamilton ganaron dos cada uno; Kimi, ninguna. Es más, en toda la temporada solo logró dos victorias y, curiosamente, Fernando Alonso fue, junto con Lewis y Felipe, el único piloto en ganar dos de aquellas últimas siete carreras. La otra se la llevó Sebastian Vettel. Una fuente de Ferrari me contó entonces algo que terminaría por convertirse en realidad: la escudería italiana estaba comparando el rendimiento de Raikkonen frente al de Alonso, al volante del más lento Renault, y estaba considerando muy seriamente incorporar al asturiano en detrimento del finlandés en el 2010, cuando terminaba el contrato de Kimi.

La amenaza de Massa con respecto a las aspiraciones al título de Lewis pudo comprobarse tres semanas después del GP de Hungría, cuando lo venció *in extremis* en Valencia, llevándose así un GP de Europa sin apenas emoción. Massa dominó en un circuito en el que es prácticamente imposible adelantar.

En una carrera sorprendente por la ausencia de maniobras tácticas sobre la pista, fueron Massa y Raikkonen quienes acapararon la atención con sendos incidentes en el *pit lane*. En la vuelta 43, durante una parada en boxes, Kimi aceleró antes de que hubieran retirado la manguera del combustible, llevándose por delante a uno de los mecánicos de Ferrari, al que provocó una fractura en el pie. Posteriormente, Massa se cruzó en la trayectoria de Adrian Sutil nada más realizar su segundo repostaje. La peligrosa maniobra se saldó únicamente con una multa de 10 000 euros, pues los comisarios consideraron que con ello no había obtenido ventaja alguna.

A partir de ese momento empezó a rumorearse que Ferrari recibía trato de favor, que, si se hubiera tratado de Lewis, el castigo habría sido mucho más severo, y que la FIA quería que Ferrari ganara a costa de Hamilton. Se abrió un debate que se prolongaría hasta el final de la temporada, recrudeciéndose particularmente en el siguiente gran premio, en Bélgica, donde Massa salió beneficiado de lo que para muchos era un castigo

excesivo a Hamilton. Aquella victoria colocó al brasileño con 64 puntos, seis menos que Lewis.

Hamilton, que había sufrido un proceso gripal y tortícolis antes de la carrera, declaró sentirse satisfecho ya solo con haber podido terminar la prueba y sumar puntos: «Ha sido un fin de semana pésimo: tuve síntomas de gripe y fiebre casi todos los días. No estaba con mucha energía y, por si fuera poco, me daban espasmos en el cuello. Estuve a punto de no correr, pero seguí adelante pese a las dificultades».

Unas dificultades que continuaron el 7 de septiembre en Spa, donde tuvo lugar el 13.er gran premio de una temporada fascinante, nada propicio, dicho sea de paso, para Hamilton. Aunque el británico había ganado con todas las de la ley, tras la carrera, los comisarios lo penalizaron por haber recortado una chicane, con lo que acabó siendo tercero, detrás de Massa y Nick Heidfeld. Los partidarios de la conspiración no tardaron en hacerse notar. La decisión los indignaba porque, según ellos, Massa acababa de librarse de una penalización de 10 segundos por su peligrosa incorporación al *pit lane,* algo que le habría costado la victoria. En Bélgica, el brasileño se benefició, para sorpresa de muchos, de una penalización de 25 segundos a Hamilton. «Sinceramente, me sorprendería que me sancionaran —comentaba Lewis antes de anunciarse la decisión de los comisarios—. Gané limpiamente; sería un atropello que hicieran algo así, aunque ya sabemos cómo se las gastan...»

Era una opinión razonable y, desde luego, la controvertida decisión fue criticada por muchos entendidos y aficionados. A primera vista, Lewis había logrado un triunfo brillante después de rebasar a Raikkonen a dos vueltas del banderazo final, tras un emocionante mano a mano en la chicane. Se vio obligado a cortar dicha chicane, pero, aun así, volvió a la pista, dejando pasar a Raikkonen, ya que, de no haberlo hecho, «temía que lo sancionaran *a posteriori*». Pese a ello, tras estudiar la maniobra, los comisarios le impusieron una penalización que le costó la victoria. Fue una cruel decisión, máxime si se tiene en cuenta que Raikkonen tuvo que abandonar poco después tras sufrir un

accidente debido a la lluvia.

«Kimi no me dejó espacio —precisaba Lewis con respecto a su maniobra—. No quería chocarme contra él, así que no me quedó más remedio que subirme al bordillo para evitarlo. Y como evidentemente no está permitido sacar ventaja de esa manera, lo que hice fue dejarle pasar en plena recta.»

La ventaja de Lewis se había ampliado hasta los 8 puntos antes de conocerse la sanción, tras la cual quedaba en 2 puntos sobre Massa y 19 sobre Raikkonen. Claramente, la FIA le había dado un balón de oxígeno al brasileño.

Max Mosley, su presidente, trató de quitarle hierro al asunto: «Cualquier insinuación de sesgo o favoritismo hacia cualquier equipo o piloto es completamente falsa. Desearía que Lewis gane el campeonato, y no por ello vamos a ayudarlo o a ponerle trabas. Vamos a ser completamente neutrales». Pero el sentir general en la F1 era que al joven inglés le habían tratado de forma injusta y que la FIA no estaba precisamente disgustada por ello. Muy al contrario: de ese modo generaban mayor interés en la lucha por el título. Al fin y al cabo, si Lewis se distanciaba de Massa, los índices de audiencia podían verse afectados.

El propio Massa no tuvo compasión cuando le preguntaron por el veredicto el día después de la carrera: «Diría que fue demasiado optimista al pensar que bastaba con devolverle momentáneamente la delantera a Kimi y, luego, tratar de adelantarle inmediatamente después. Incidentes como ese se suelen plantear en las sesiones informativas de pilotos, y en ellas se deja absolutamente claro que cualquiera que atraviese una chicane tiene que restaurar del todo la posición y cualquier ventaja que haya podido obtener. Quizá habría sido distinto si Lewis se hubiera esperado y hubiera tratado de adelantarlo en la siguiente recta».

Todas las miradas estaban puestas sobre Felipe y Lewis a la llegada del Gran Circo al circuito italiano de Monza, bastión de Ferrari. Muchos se preguntaban si la presencia de los *tifosi* influiría en las decisiones de los comisarios. Pero no: el brasileño no necesitó que le echaran una mano, pues tanto él como Lewis terminaron lejos de la cabeza. Massa fue sexto y Hamilton,

séptimo, un resultado más o menos meritorio a tenor de que la carrera pronto se convirtió en una lotería debido a la copiosa lluvia, como ejemplificó el hecho de que Sebastian Vettel lograra su primera victoria (y la de su equipo, Toro Rosso) en la F1, con la que se convertía en el piloto más joven de la historia en ganar un *grand prix*. El alemán cruzó la meta el primero, seguido de Kovalainen y Kubica.

Para Lewis, desde el principio había sido una lucha tratar de sacar algo positivo habiendo salido el 15.º después de colocar los neumáticos equivocados en su McLaren en una sesión clasificatoria pasada por agua. Hizo lo que pudo por remontar posiciones, pero superar a Massa era una quimera. Tras la carrera reconoció que había sido un verdadero ejercicio por tratar de limitar los daños y que, aunque entonces apenas los separaba un punto, estaba aliviado de seguir al frente de la clasificación: «He completado una carrera muy buena. Logré avanzar posiciones cuando la pista estaba más mojada y, si hubiera seguido lloviendo, estoy seguro de que podría haber terminado ganando desde la 15.ª plaza. Pero, a medida que empezó a secarse la pista, mis gomas fueron degradándose y tuve que defender mi posición. Hoy se trataba de controlar los daños: he sacado puntos y sigo siendo líder».

Los primeros clasificados se encontraban en un pañuelo: Lewis y Massa seguían su disputa particular por asegurarse el campeonato. Apenas quedaban cuatro carreras por celebrarse y la más inmediata de ellas, en Singapur, sería todo un espectáculo: la primera carrera nocturna en la historia de la F1. Alonso se impuso, Nico Rosberg fue segundo y Lewis subió al tercer cajón del podio. Para el inglés fue una decepción caer ante su eterno rival, pero lo bueno era que Massa, 13.º, había acabado fuera de los puntos.

El brasileño fue el único responsable de aquella pifia: al igual que Raikkonen en Valencia, salió de los *pits* antes de haber terminado de repostar y, luego, como si de una escena de *Atrapado en el tiempo* se tratara, entorpeció a Sutil de idéntico modo que su compañero en la ciudad del Turia. Lewis sabía que su principal contendiente estaba fuera de los puntos, así que pilotó con cautela, sin desesperarse por adelantar a Rosberg como habría hecho un

año antes, consciente de que sumaría seis puntos mientras que Massa se iría de vacío. Algunos se lo atribuyeron al karma: Lewis había recuperado los seis puntos que la FIA le arrebató tras lo de Spa.

El tricampeón Niki Lauda dijo lo que muchos pensaban después de la carrera: «Tras la decisión de los comisarios en Spa, dije que, si existía Dios, encontraría la forma de darle a McLaren los puntos que tan injustamente les habían quitado, y eso es lo que ha pasado hoy». Lewis se expresó en la misma línea que el austríaco, reconociendo su satisfacción por haber terminado tercero: «Es genial haber hecho podio. Estoy muy contento y no puedo quejarme. Cuando vi que los Ferrari se quedaban sin puntos, supe que no tenía que correr ningún riesgo».

Sin embargo, dos semanas después, en Japón, las circunstancias no le serían tan propicias: en un controvertido lance se vio obligado a salirse de la pista al intentar adelantar a Massa y terminó 12.º. El brasileño, que había cruzado la meta en octavo lugar, a la postre ganó un puesto y recortó en un punto más la ventaja de Lewis. El inglés se fue de vacío tras tocarse con ambos Ferrari y ser sancionado con un *drive through*.

Massa también fue penalizado con un paso por la calle de garajes por tocar a Hamilton, pero, por inverosímil que parezca, ganó un puesto después de que el piloto de Toro Rosso Sebastien Bourdais fuera penalizado con 25 segundos, cuando en verdad ¡fue Massa quien impactó contra el lateral de su coche!

La penalización a Lewis se decretó al principio de la carrera. Salió algo lento desde la *pole* e inmediatamente se vio detrás de Raikkonen. Luego, al tratar de recuperar la ventaja, se pasó de frenada y obligó al finlandés a salirse para evitar la colisión. Los comisarios investigaron el incidente y sancionaron a Lewis con un *drive through*. La penalización a Massa se produjo después de tratar de adelantar a Hamilton en la curva diez y terminar saliéndose hacia la hierba. Al maniobrar para volver a la pista chocó con el McLaren de Hamilton y este terminó dando un giro.

Massa aseguró que su maniobra había sido legal, pero Lewis la tildó de «deliberada a más no poder». Massa se marchó del Fuji

Speedway con dos puntos, habiendo reducido la ventaja de Lewis a solo cinco a falta de dos carreras por celebrarse. Fue Alonso quien se apuntó el triunfo en Japón, logrando así su segunda victoria sucesiva.

No era de extrañar que Hamilton dijera que estaba contento de no tener que esperar demasiado para resarcirse: solo faltaba una semana para la siguiente carrera, en China, lo que apenas le dio tiempo a hacer mucha autocrítica. Como no podía ser de otra manera, salió a ganar y ¡ganó! Y lo hizo a lo grande: llevándose la *pole,* firmando la vuelta rápida y terminando en lo más alto del podio. Un sensacional triplete.

Massa, desafiante y persistente hasta el final, terminó 15 segundos detrás del inglés, en segunda posición, lo que prolongaba la incertidumbre en la lucha por el título hasta la última carrera del campeonato, en Brasil. Siete puntos separaban a ambos gladiadores después de que Lewis alcanzara los 94 tras pasearse en el circuito de Shanghái. Raikkonen había dejado que Massa lo adelantara tras la última ronda de repostajes en lo que fue la única acción de la carrera que suscitó controversia. Pero nadie estaba para pequeñeces. Lewis estaba eufórico; sabía que le valía terminar quinto en Brasil para ganar el codiciado trofeo: «Este es un paso más hacia el campeonato. Hemos planteado muy bien la carrera. No se trataba de salir a ganar a toda costa, sino de intentar puntuar lo máximo posible en el cómputo global. Brasil va a ser muy distinto respecto al año pasado. Sabemos que tenemos que cumplir, pero no va a ser fácil. Confío mucho en las posibilidades de este equipo».

El escenario estaba listo para la batalla final entre los dos pilotos que habían regalado una de las peleas por el Mundial de F1 más emocionantes desde... ¡nada más y nada menos, que el año anterior! Era evidente lo mucho que la F1 le debía a este joven fenómeno que había insuflado nueva vida a un deporte en decadencia: por segundo año consecutivo, la afición británica contenía la respiración a la espera de saber si su nuevo héroe se coronaba campeón del mundo.

Sobre el papel parecía fácil. A fin de cuentas, solo tenía que

terminar quinto y no necesitaba correr riesgos para ganar la carrera. Sin embargo, dos grandes preocupaciones planeaban en el horizonte: no era nada sencillo que un piloto como él —de talento extraordinario, apasionado y competitivo desde la primera vez que se subió al kart— se sentara pacientemente y condujera sin más hasta la meta. ¿Sería capaz de reprimir su instinto básico?

Por otro lado, se decía que Massa podría prestarse a hacer alguna jugarreta si eso le valía para llevarse el título ante su público. Pero aquello era algo poco probable: el joven piloto brasileño es un genio, un tipo bondadoso y cercano al que jamás se le pasaría por la cabeza hacer trampas. De hecho, a eso se refirió el miércoles anterior a la carrera: «Jugar sucio no va conmigo. No quiero oír hablar de eso. Trataré de vencer el título en buena lid. Lo único que pienso es en ganar la carrera. No me preocupa lo que Lewis pueda hacer. Sé que va a ser difícil, pero no imposible».

Lewis mostró la calma y serenidad habituales en él a medida que se acercaba el gran día, desoyendo a quienes comentaban que iba a acobardarse o que no tenía la suficiente madurez para contemporizar y asegurar el quinto puesto. Flavio Briatore, jefe de Renault, había sido el más escéptico de las muchas personalidades de la F1 (varios pilotos incluidos) que habían cuestionado la fortaleza mental de Hamilton. El italiano sostenía que el piloto de veintitrés años «no era Muhammad Ali» y que la historia se repetiría, es decir, que sería incapaz de superar el último escollo, como le ocurrió el año anterior.

Lewis se limitó a encogerse de hombros, como diciendo: «Me da lo mismo lo que digan». Dio una nueva muestra de su creciente madurez al trasladar la presión a Massa, asegurando que, a fin de cuentas, corría en casa y se esperaba que ganara. «Hay mucha presión sobre Felipe —decía Hamilton—. Yo sentí lo mismo en Silverstone, que el país entero está pendiente de ti. Por eso, competir sin mi afición enfrente va a ser más fácil. Dependerá de quién sea más fuerte y sobrelleve mejor la presión. Eso es lo que determina al campeón del mundo.» Como declaración de intenciones —y, por supuesto, como resumen de lo que estaba en juego y de cómo podría lograrse—, el análisis de Lewis fue muy

certero.

Había llegado el momento de la verdad.

La tensión podía cortarse con un cuchillo cuando los pilotos se subieron a sus coches en Interlagos. Incluso el cielo adquirió un aspecto dramático, como si los dioses del automovilismo quisieran añadir más morbo al asunto. Ayrton Senna, su héroe de toda la vida, había crecido aquí, y era como si estuviera presente en espíritu, serenando a Lewis justo cuando la carrera se atrasó diez minutos después de que el cielo se precipitara en una colosal tormenta. Finalmente, comenzó la carrera. Una señal de lo que estaba en juego —y de cómo podía perderse en un instante— se produjo cuando la carrera del ilustre veterano David Coulthard, con 246 participaciones en grandes premios a lo largo de 15 temporadas, terminó abruptamente tras ser embestido nada más empezar la carrera.

Enseguida quedó claro que Massa iba lanzado a por el triunfo. La pregunta era si Lewis sería capaz de lograr el quinto puesto que frustrara las esperanzas de Felipe. El inglés iba fluctuando entre la séptima y la quinta plaza. A falta de cinco vueltas, empezó a diluviar de nuevo, lo que lo llevó a cambiar a neumáticos de lluvia. Gracias a eso, se aupó al quinto puesto detrás de Timo Glock, con Sebastian Vettel inmediatamente detrás.

Todo el Reino Unido parecía contener la respiración frente a la televisión. ¿Sería capaz de neutralizar a Vettel y llevarse el título? No. A dos vueltas para el final, Vettel lo adelantó para congoja de todo un país. El suspense de aquella larga y emocionante temporada se alargaba hasta los instantes finales de la última vuelta. Parecía que había fracasado, como si el sueño estuviera destinado a acabar de nuevo en lágrimas.

En todo el mundo se vieron las imágenes en directo del padre de Massa, Luiz Antonio, celebrando la victoria que supuestamente daba el título a su hijo Felipe tras cruzar la meta en Interlagos. Pero, de pronto, sucedió algo que permanecerá para siempre en la retina de los aficionados al automovilismo del Reino Unido. La expresión en los rostros de Luiz Antonio y el equipo de Ferrari había pasado repentinamente del frenesí al abatimiento absoluto.

Las lágrimas de alegría se habían convertido en llanto de pesar.

Lewis Hamilton había adelantado a Timo Glock en la última curva de una colosal temporada de F1, pasando del sexto al quinto puesto y logrando así el título mundial contra todo pronóstico. Glock seguía con neumáticos de seco con la pista mojada, pues había empezado a llover otra vez, y eso lo frenó, propiciando que Hamilton lo rebasara. «Es increíble que pase algo así en la última vuelta —afirmaba el alemán—. Estaba luchando con todas mis fuerzas, pero ya solo mantener el coche en la pista era dificilísimo, así que terminé perdiendo la posición al final de la vuelta.» Con apenas veintitrés años, Lewis se unía al club de los más grandes tras haber ganado la corona por un solo punto de diferencia.

Lewis saltó de su McLaren para saludar al público y, luego, corrió a abrazar a sus mecánicos para terminar en brazos de su novia, Nicole Scherzinger, cantante de The Pussycat Dolls, y de su querido hermano Nic.

Alonso terminó la carrera segundo, por delante de Raikkonen. Lewis acabó la temporada con 98 puntos, mientras que a Ferrari le quedó la consolación de ganar su 16.º título de constructores, batiendo así un nuevo récord. Eso, sin embargo, no pudo consolar a un desolado Massa, víctima de la cruel y delgada línea que separa el éxito del fracaso.

Lewis se convertía en el primer campeón del mundo británico desde Damon Hill, en 1996, y en el primer piloto de McLaren en ganar el título desde Mika Hakkinen, en 1999. «Me he quedado sin habla —declaró—. Estoy muy emocionado, Creo que aún no he procesado que soy campeón del mundo. Solo puedo dar gracias a Dios por haber podido adelantar a Glock. Ha sido alucinante. He corrido la carrera más intensa de mi vida. Estoy con el corazón a mil revoluciones. Voy a celebrarlo con mi familia y, por supuesto, lo haremos como un equipo. Tuve problemas con los neumáticos, empezaban a degradarse y no podía remediarlo. Traté exclusivamente de mantener el coche en la pista. Se me salía el corazón cuando estaba tratando de ponerme por delante de Vettel y, luego, por suerte, vi la oportunidad de adelantar a Glock. Ha sido un largo camino en el que he contado con el apoyo de mucha

gente. Mi equipo ha hecho un trabajo excelente durante todo el año, sacrificándose muchísimo. Me alegra haber podido lograr esto por todos nosotros. Massa también ha estado fantástico hoy. Lo felicito por la victoria y por haberme plantado cara todo el año. Ser campeón es una sensación maravillosa.»

Sin duda, así era: había cumplido su misión. Pero las cosas no terminaban ahí para Lewis Hamilton. Después de aquello quería retener la corona y repetir año tras año. ¿Acaso no era posible? Estábamos ante el inicio de una nueva era en la Fórmula 1, dominada por Lewis Hamilton.

# CAPÍTULO 19

## INYECCIÓN DE TAURINA

Tras conquistar su primer Mundial en el GP de Brasil a finales del 2008, el consenso general en la F1 apuntaba a que, en adelante, Lewis Hamilton dominaría la competición durante muchos años. A sus veintitrés años, había afrontado con entereza el desafío que suponía enfrentarse a viejos conocidos como su excompañero en McLaren Fernando Alonso o a jóvenes promesas como el dúo alemán formado por Sebastian Vettel y Nico Rosberg, ambos en constante progreso. El incuestionable dominio de Lewis hacía presagiar un monopolio de triunfos en la F1, parecía que no había nadie de talla suficiente como para hacerle sombra, por no hablar de que, para colmo, tenía el mejor y el más rápido monoplaza de todos.

Pero todas esas previsiones se desvanecieron: Lewis pasó de ser número uno del mundo en el 2008 a sufrir cuatro años de fracasos; casi un lustro de travesía del desierto tratando de entender qué había fallado. Nadie se explicaba que un joven piloto que, literalmente, había tenido el mundo a sus pies hubiera sufrido semejante retroceso. El motivo era que, del 2009 al 2013, McLaren había perdido la hegemonía y que la decisión de Lewis de poner fin a la relación profesional con su padre lo había perjudicado.

Tras haber tenido el coche más rápido en el 2008, McLaren tuvo serias dificultades para seguir el paso de una potencia emergente como resultó ser Red Bull. Lewis había roto con su padre, Anthony, que había sido el mayor apoyo de su carrera cada vez que necesitaba ánimo y serenidad. Lo despidió a principios del 2010 y tuvo problemas para alcanzar el nivel del 2008 sin él.

Algunos expertos pusieron en tela de juicio la decisión, advirtiendo que Lewis continuaba por una senda descendente mientras luchaba por volver a ser el de antes. Otros expresaron su temor a que al de Stevenage se le hubiese subido el éxito a la cabeza y estuviera llevando una vida de excesos sin una mano paternal que lo guiara.

Aquellos reproches no estaban carentes de fundamento. Lewis estaba, efectivamente, tratando de encontrar su propio camino, y tenía dinero para dar y tomar. Pero, al mismo tiempo, no era un inconsciente: desde el 2007 mantenía una sólida relación de pareja con la cantante de pop Nicole Scherzinger y, a diferencia de lo que algunos aseguraban, en absoluto era un manirroto. Como no podía ser de otra manera, se compró deportivos caros, una bonita casa y ropa elegante, nada que no hicieran tantos otros deportistas exitosos a su misma edad. Jamás alardeó de su vida privilegiada y para nada era un engreído, como es el caso de tantos mocosos veinteañeros de la Premier League como me vienen a la cabeza. Pero no había dudas de que echaba en falta el apoyo y la sabiduría de su padre.

A Lewis se le pusieron las cosas aún más cuesta arriba en McLaren cuando su mentor de tantos años abandonó el equipo en abril del 2009. Ron Dennis había sido probablemente la figura más influyente en su camino al éxito, tras culminar su incorporación al equipo desde muy temprana edad. Con la marcha de Dennis para centrarse en otros proyectos de la firma, Hamilton perdió a su confidente más cercano en el *pit lane*.

A raíz de los cambios acontecidos en su vida personal y profesional, unidos al reto que planteaba Red Bull y su coche más rápido, era quizá inevitable que para Hamilton este período fuera de relativa decepción y frustración. Muy pocos podían imaginar que iba a sufrir un retroceso en los siguientes cuatro años, y menos aún anticiparon su relativa caída en desgracia. Del 2009 al 2013 fue el «rey sin corona» de la F1, el piloto que supuestamente cosecharía un éxito tras otro vio cómo se interponía en su camino Vettel, el nuevo chico de moda en la parrilla.

Los resultados de Lewis en los cuatro años posteriores a proclamarse campeón en el 2008 fueron quinto en el 2009, cuarto

en el 2010, quinto en el 2011 y cuarto en el 2012. En cierto modo, era una humillación; las estadísticas no mentían: retrataban a un piloto en dificultades dentro de un equipo en una situación similar. Es cierto que, en el 2013, Lewis acabó cuarto de nuevo en su primera temporada en Mercedes. Pero, al menos, ya atisbaba una luz de esperanza. Al menos sabía que lo mejor estaba por llegar, a tenor de la inversión y la capacidad de desarrollo demostradas por la escudería alemana.

Entre los años 2009 y 2013, en McLaren reinaba una sensación de abatimiento que se vio reflejada en los resultados de los compañeros de equipo de Lewis. Fue una etapa muy pobre en cuanto a éxitos, con la salvedad de Jenson Button, quien rompió el maleficio con varias actuaciones soberbias en el 2011. Por lo demás, los resultados de sus compañeros de escudería fueron peores incluso que las cifras de Lewis en el 2009. Heikki Kovalainen apenas sumó 22 puntos frente a los 49 de Lewis; en el 2010, Button logró 214 por 240 de Lewis; y en el 2012, Button alcanzó 188 puntos frente a los 190 de Lewis. Solo en el 2011 Lewis fue superado por un compañero en el cómputo global de la temporada: ese año Button llegó a los 270 puntos por los 227 de Hamilton. Pero ni siquiera eso bastó para devolver el título a las vitrinas de McLaren, pues Button terminó siendo subcampeón por detrás del entonces nuevo dominador de la categoría: Vettel, de Red Bull.

Tras el título conseguido por Lewis en el 2008, Button tomó el relevo al año siguiente, logrando unos resultados fabulosos a mandos de su Brawn-Mercedes. Luego, aprovechando que Lewis seguía de capa caída, Vettel se llevó el protagonismo y, de paso, el campeonato, pasando a la posteridad tras ganarlo en cuatro ocasiones consecutivas, del 2010 al 2013 (este último cuando Lewis aún estaba adaptándose a un coche y un equipo nuevos, en Mercedes).

Para un ganador nato y un competidor tan feroz como Lewis, debe de haber sido muy difícil asimilar aquellas cuatro coronas de la joven superestrella alemana, máxime si tenemos en cuenta que en el 2010 Vettel también se convirtió en el piloto de F1 más joven

de la historia en conseguir el Mundial, un récord hasta entonces en manos de Lewis. El alemán era seis meses más joven que Hamilton cuando se apuntó su primer título dos años antes. Las previsiones de que estábamos ante el inicio de la era de Lewis Hamilton tras ganar aquel trepidante título en el 2008 quedaron en nada. Vettel, el piloto del momento, se había alzado sin contemplaciones con aquel privilegio. Mientras, Lewis se esforzaba por mantener la regularidad y mejorar la velocidad de un coche que claramente estaba varios escalones por debajo de los implacables Red Bull que pilotaban Vettel y su compañero, Mark Webber.

El arranque de la temporada 2009, iniciada en Melbourne a finales de enero, ofreció varias pistas de lo que cabía esperar de los siguientes diez meses, sobre todo si se tenía presente que un año más tarde Lewis cedería todo el protagonismo ante la emergente figura de Vettel. No hubo segundo título consecutivo de Lewis: Jenson Button lo privó de reeditar el triunfo con una soberbia campaña al volante del monoplaza de Brawn GP. La inteligencia de Button y el músculo de Brawn bastaron para que el de Somerset culminase con brillantez el Mundial que tanto había ansiado.

Fue tal el dominio de Button y Brawn GP que, a falta de disputarse la última prueba en Brasil, ya estaban sentenciados el campeonato de pilotos y el de constructores. Estábamos ante el primer título de Jenson, el décimo que iba a manos de un piloto británico. Era también la primera vez en la historia que dos pilotos ingleses ganaban la corona en campañas consecutivas.

Resultaba revelador que el subcampeón fuera Vettel, quien había ocupado el asiento dejado por David Coulthard en Red Bull aquella temporada. Para Lewis, fue una temporada de lo más decepcionante, ya que su McLaren no estaba al nivel ni de los coches de Red Bull ni de los de Brawn GP. Las modificaciones que entonces podían realizarse a los monoplazas —con el objetivo de hacer la competición más atractiva al alentar más maniobras de adelantamiento— desempeñaron un papel muy importante en la supremacía de Red Bull y Brawn. Además de resumir los complejos avances técnicos que dieron lugar al derrumbe de Lewis, en la web oficial de la F1 se explicaban los cambios con una sencillez digna

de admiración: «Podrán volver a utilizarse neumáticos lisos. Y, aunque optativos, los sistemas de recuperación de energía cinética garantizan una ganancia potencial de 0,6 segundos por vuelta. Además, los cambios aerodinámicos dirigidos a mejorar los adelantamientos implican un menor volumen de la carrocería». El principal tema de debate sería el aspecto relativo a la aerodinámica, junto con la nueva regla que prohibía las pruebas durante la temporada, ya que tanto Brawn como Toyota y Williams equiparon sus coches con un doble difusor.

Posteriormente, en el mismo medio se indicó que la prohibición de los ensayos dificultaba que los equipos carentes de un doble difusor avanzaran al mismo ritmo que los demás, aunque eso no ocurriría hasta después de celebrarse cuatro o cinco carreras. Para entonces, Button ya había consolidado su liderato en la tabla. El fenomenal piloto británico había ganado seis de las siete carreras disputadas, cediendo únicamente ante Vettel en China. Jenson tuvo suerte de haber firmado un inicio tan bueno, ya que Vettel sería el piloto a batir en la segunda mitad de la campaña del 2009: ganó tres grandes premios, entre ellos el último, en Abu Dabi, mientras que Button fue incapaz de subirse a lo más alto del podio. La celebración anticipada de Button se debió a su racha inicial, pero no había dudas de que Vettel estaba llamado a pelear por el título si empezaba la siguiente temporada como había terminado la anterior.

Hay que reconocer que Lewis se impuso en dos grandes premios (Hungría y Singapur) en la segunda mitad de la temporada con su McLaren, lo que demostraba el magnífico piloto que seguía siendo. Su coche, en cambio, sencillamente no era lo bastante bueno, como ejemplificó el hecho de que Brawn se llevara el título de constructores con 172 puntos frente a los 71 de McLaren. Había una diferencia abismal —101 puntos—, que reflejaba los problemas a los que Lewis se había enfrentado y que, sin duda, seguiría arrastrando en el 2010.

Al final, acabó quinto en la temporada 2009 y, tras veinte vueltas, terminó abandonando en Abu Dabi, justo cuando parecía que el coche iba bien tras haber conseguido en la clasificatoria la

vuelta rápida y, por ende, la *pole*. Cuando la temporada tocaba su fin, el inglés manifestó su opinión sobre su rendimiento en la campaña 2009 en la rueda de prensa posterior al GP de Brasil: «Ha sido un año estupendo para mí. Muy difícil y exigente por momentos, pero creo que soy una persona muy distinta de la de hace un año, y parte de ello es fruto directa e indirectamente de haber sido campeón del mundo. Este año me ha ayudado a entender y a apreciar más el desafío y la emoción que representa la F1. Me gustaría pensar que soy una persona más plena tras esta temporada y, sin duda, creo que ahora soy mejor piloto. Aun así, en muchos sentidos sigo siendo el mismo: sigo siendo un luchador y sigo queriendo asegurarme de tener cerca tanto a mi familia como a mis amigos y mi equipo. Volveré a darlo todo en la primera carrera del año que viene. Estoy ansioso de que empiece. Me anima el progreso que hemos demostrado porque sé que nos valdrá para seguir creciendo en el 2010».

Eran declaraciones muy optimistas para quien acababa de entregar a su compatriota, el británico Button, la corona que había anhelado durante tanto tiempo. Y, al mismo tiempo, era bastante paradójico que hablara de tener a su familia y amigos cerca, habida cuenta de que a principios del 2010 prescindiría de los servicios de su padre como agente. Lewis dio a conocer la noticia la víspera del GP de Baréin, primera cita de la temporada, en marzo del 2010.

Lewis explicó su decisión en la rueda de prensa posterior: «Aunque mi padre añore estar aquí, fui yo quien dio el paso. Tiene otros asuntos de los que ocuparse, y no quiero que siga siendo mi representante. Llegado el momento contrataré a otro, pero no me corre prisa. Aunque todavía se encarga de muchas de mis cosas, poco a poco irá haciéndose a un lado. Ha tratado de tomárselo como el padre que es. En los tres últimos años hemos barajado distintas opciones, pero nunca me terminó de convencer ninguna de ellas. En algún punto seré capaz de ocuparme de mis propios asuntos. Mi padre está dedicándole tiempo a otros aspectos de su vida y quiere triunfar de otra manera. Es una persona muy tenaz».

Cuando le preguntaron si Anthony había visto con buenos

ojos su viaje a Los Ángeles para pasar un fin de semana romántico con su novia Nicole, pocos días antes del inicio de la temporada, Lewis respondió: «Muchas veces a lo largo de tu carrera, por ser tan estricto contigo mismo, haces cosas que, aunque te beneficien en el plano físico, tal vez no lo hagan mentalmente. Consideré que estaría mejor preparado de cara a la temporada si me iba a Los Ángeles. Y eso fue lo que hice. Fue genial. Pasé un fin de semana maravilloso. Salimos por ahí, comimos bien y nos relajamos. Creo que esa es la clave. A veces se necesita hacer precisamente eso. Pasé dos semanas frenéticas haciendo pruebas y atendiendo a los medios. Se publicó la noticia acerca de mi padre. Habían pasado tantas cosas que era preferible desconectar, apagar literalmente el teléfono. Por un par de días ha sido una vida totalmente distinta, y ahora que estoy aquí me siento mejor que nunca».

Era entendible que un hombre de veinticinco años quisiera tomar las riendas de su propia vida, pero también era un momento tremendamente triste. Anthony, que lo había dado todo para que su hijo llegara al Olimpo del automovilismo, haciendo toda clase de sacrificios y dedicando su vida a ello, dejaba de ser su representante. Había quien sostenía que a Lewis se le había subido el éxito a la cabeza y que se estaba dejando influir por su famosa novia. Pero, con el tiempo (concretamente, en declaraciones al *Daily Mirror* en el 2011), Anthony confirmó que no había sido así: «No me creo por un segundo que le dijera a Lewis: “Despide a tu padre y empieza a tomar tus propias decisiones”. Si acaso, ella lo habría animado a que me contactara. Es una chica encantadora, respetuosa y muy familiar. Nos conocemos muy bien. Ha venido varias veces a casa a comer con nosotros. Mantiene un vínculo muy estrecho con su familia y ahora también es parte de la nuestra».

No obstante, también añadió que la ruptura había sido dolorosa: «Lewis ha tomado la decisión correcta al querer seguir por su cuenta. ¿Ha estado bien la forma en que lo ha hecho? Seguramente no. Si de mí hubiera dependido, se habría hecho de otra manera. Pero así son las cosas. Y puedo decir con total franqueza que tanto él como yo nos hemos vuelto mejores personas gracias a esto. Tenía que pasar antes o después. Uno de los dos le

iba a decir al otro: “Te dejo”. Pero ese no iba a ser yo. Yo estaba tan concentrado que no podía pensar en nada distinto de la carrera de Lewis».

Sin Anthony a su lado, Hamilton sufrió varios años de frustraciones, algo que podía asociarse tanto a la hegemonía de los Red Bull como a la falta de orientación paternal. Dicho esto, Lewis ganó tres carreras en el 2010, solo una menos que el a la postre ganador, Vettel. No había duda de que Lewis era el mejor piloto del circuito, pero su coche no lo acompañaba. El año siguiente fichó por McLaren el entonces vigente campeón, Button, quien inexplicablemente cambió de aires cuando Mercedes compró Brawn. Así pues, McLaren contaba en sus filas con el campeón vigente y con el del año anterior.

La primera victoria de Lewis en el 2010 se dio en Turquía, a finales de mayo, a la que seguiría solo dos semanas después un nuevo triunfo, esta vez en Canadá. Luego, ganó en Spa a finales de agosto y tuvo opciones al título hasta la última carrera, en Abu Dabi, a mediados de noviembre. Vettel terminó proclamándose campeón, consiguiendo así su primera corona. Pero el espíritu combativo que mostró Lewis hasta el final, en un coche que no era equiparable al Red Bull de Vettel, fue una nueva muestra de su talento como piloto y de su derecho a ser considerado uno de los grandes del automovilismo. Lewis acabó segundo en Abu Dabi, después de Vettel y por delante de su compañero, Button.

En Abu Dabi había cuatro pilotos con opciones matemáticas de ganar el título: Vettel, Lewis, Webber y Alonso, por entonces en Ferrari. Lewis marcó la vuelta rápida en el giro 47.º, pero terminó perdiendo el pulso con Vettel. Alonso acabó segundo en la clasificación general gracias a su séptimo puesto en Abu Dabi, mientras que Webber desplazó a Lewis al tercer puesto tras terminar octavo en la última carrera de la temporada.

Dado que en ningún momento de la campaña tuvo el coche más rápido de la parrilla, el mérito de Lewis no había sido desdeñable. Su decepción era ostensible en la rueda de prensa posterior a la carrera, donde resumió la temporada desde su punto de vista: «Aunque para nosotros no haya sido la temporada más

espectacular, damos la enhorabuena a Red Bull y a Sebastian. Han hecho un trabajo formidable durante toda la temporada y se merecen el título. Tanto para mí como para Jenson ha sido un magnífico resultado de cierre de campaña. Nos hemos esforzado mucho durante todo el año, y solo nos queda dar las gracias a los chicos de la fábrica por no rendirse. El año que viene será mejor».

¿Lo creía realmente? No era fácil imaginar que Lewis pudiera dar caza a los Red Bulls tras haber sucumbido a ellos en el 2010. Cada temporada sus coches eran más competitivos, lo que sugería que, presumiblemente, en el 2011 Vettel y Webber ampliarían aún más la brecha respecto a Lewis y sus rivales más próximos. No había dudas de que habían irritado a Lewis. La esperanza de imponer un período de hegemonía tras su triunfo del 2008 había desaparecido de un plumazo con la victoria de Button a mandos del Brawn en el 2009 y ahora todo parecía indicar que la era de Vettel al volante del Red Bull era inminente.

Antes del inicio de la temporada 2011 en Melbourne, Lewis trató de poner buena cara y restó importancia a los Red Bull, describiéndolos como «una simple compañía de bebidas». Antes de la prueba inaugural, expresó ante la prensa su confianza en que McLaren tomara la iniciativa y acortara distancias para, luego, terminar superando a la escudería austríaca: «No llevan [los Red Bull] tanto tiempo aquí como nosotros. Nuestros equipos tienen un estatus que ya quisieran para ellos. Durante muchísimos años han sido McLaren y Ferrari los que han llevado la batuta, y ahora nos encontramos con un equipo recién llegado que nos ha apartado de la cima. Estoy seguro de que tanto nosotros como Ferrari haremos todo lo posible por seguir en la cúspide del automovilismo. Red Bull no es un fabricante de coches, sino una empresa de bebidas. Una empresa de bebidas frente a la historia de McLaren y Ferrari. No sé qué planes tendrán. Nuestro equipo sigue progresando para ser aún más grande, lo mismo que Ferrari, y lo único que sé es que vamos a seguir estando ahí indefinidamente. Somos un equipo de pura raza».

Eran, sin duda, palabras cargadas de sentimiento. Pero ¿bastaba con esas declaraciones para resistir el órdago lanzado por

Red Bull desde la primera carrera en Australia? ¿O terminarían sirviendo de acicate a los austríacos para hacer que Lewis se tragara sus palabras? Pronto lo sabríamos.

# CAPÍTULO 20

## LA OSCURIDAD ANTES DEL AMANECER

Lewis había manifestado que el triunfo de Red Bull en ambos campeonatos en el 2010 sería algo pasajero. Que el título de Vettel se debía más al azar que a su propio talento, y que pronto se lo arrebataría al joven alemán. La opinión de Lewis sobre el equipo de Red Bull quedó clara al final de la campaña 2010, cuando expresó en términos peyorativos que no eran más que «una simple compañía de bebidas».

Se equivocó, y mucho. Aquella burla seguramente sirvió de incentivo a Red Bull para demostrar quién mandaba, y a Vettel no le faltaban ni ambición ni firmeza. En modo alguno iba a relajarse y dejar que Hamilton le robara el protagonismo: su objetivo era consolidarse como nuevo número uno, y eso mismo haría en una temporada en la que los McLaren volvieron a ir a rebufo de los poderosos Red Bulls. Vettel sumó su segundo Mundial consecutivo, convirtiéndose, con veinticuatro años y noventa y ocho días, en el piloto más joven en lograrlo. Había eclipsado al brillante Fernando Alonso, hasta entonces el bicampeón más joven de la historia de la F1. Y para ahondar en la herida de Lewis y McLaren, Red Bull también se impuso en la tabla de constructores por segundo año seguido. Estaba claro que la «compañía de bebidas» era mucho más que eso: Red Bull se había asentado en la F1 y Vettel, dada su edad, iba a ser un importante adversario de Lewis en los años venideros.

La temporada fue un tremendo fiasco para el de Stevenage: solo ganó dos grandes premios y terminó quinto en la tabla, por detrás de Vettel, Button, Webber y Alonso. Fue particularmente

doloroso terminar por debajo de Button, su compañero y, en teoría, segundo volante de McLaren. La brecha entre los cinco primeros clasificados era el fiel reflejo de la temporada: el dominio de Vettel fue tan aplastante que acabó sacándole 122 puntos al segundo y ni más ni menos que 165 a Lewis.

Las estadísticas también ilustraban el motivo por el que Lewis había sido incapaz de mantenerle el ritmo a Vettel y a los otros tres pilotos que habían acabado por encima de él: solo había ganado 3 grandes premios de 19, frente a los 11 de Vettel. El alemán le había aplicado al inglés un serio correctivo.

Pese a ello, Lewis firmó un inicio relativamente alentador en la primera prueba del 2011, en Melbourne, al terminar segundo, después de Vettel, y por delante de Webber, Alonso y Button. Era cierto que Vettel seguía en su línea, instalado en lo más alto del podio, pero se había visto algo en la actuación de Lewis que invitaba a pensar que, en el transcurso de la temporada, tal vez podría llegar a desbancar a Vettel del primer puesto.

Sin embargo, cuando Vettel ganó el siguiente gran premio, en Sepang (Malasia), muchos pensaron que Lewis se dirigía hacia otra temporada en la que, pese a sus esfuerzos, terminaría sometido de nuevo. Lewis acabó en octavo puesto, un resultado que se confirmaría después de que él y su viejo rival Alonso se tocaran en la pista al disputarse la tercera posición. Lewis se llevó la peor parte tras quedar relegado al octavo puesto; Alonso acabó sexto. En la rueda de prensa posterior se le vio muy abatido: «Así es la F1, supongo... Empecé segundo e hice cuanto pude por mantener el pulso. No tengo mucho más que decir, la verdad. Mis neumáticos terminaron degradados durante la carrera. Solo puedo aceptarlo y seguir adelante».

Sin embargo, a mediados de abril recuperó la sonrisa tras ganar el GP de China en Shanghái. Lewis había empezado tercero en la parrilla, después de que Vettel se llevara la *pole*. El alemán terminó segundo y Webber, su compañero en Red Bull, tercero. La victoria le valió para reducir la ventaja del alemán en el campeonato a 21 puntos, infundiendo a Lewis y a McLaren esperanzas renovadas de que podían competir. El británico había

adelantado a Vettel en la vuelta 56.ª, a falta de cuatro para el final, y estaba muy feliz de haber cosechado su primer triunfo del año. China se había convertido en una de sus carreras predilectas: también había ganado allí en el 2008 y, gracias a aquel triunfo, se convirtió en el primer piloto en repetir victoria.

Lewis parecía aliviado, y así pudo constatarse en la rueda de prensa: «Ha pasado tanto tiempo que ni siquiera recuerdo cuándo fue la última vez que gané una carrera. Estoy abrumado. Fue un quebradero de cabeza que el coche no arrancara antes de la prueba. Pero traté de ocultar mi preocupación. Creo que la estrategia que hemos utilizado hoy ha sido de gran ayuda. Parecía que mis nuevos neumáticos blandos han durado más. Los repostajes han sido impecables. El coche iba estupendamente, y he tratado de cuidar los neumáticos sin descuidar el ritmo. Ha sido una de las mejores carreras que he vivido. Es maravilloso poder dedicarle una victoria a la gente que trabaja en nuestra fábrica. Hoy nadie nos ha dado facilidades, y por ello es un triunfo que sabe todavía mejor».

Con esta primera victoria parecía como si Lewis estuviera entrando en una trayectoria ascendente, pero, a la larga, resultó ser poco más que un espejismo. Su siguiente triunfo no se produjo hasta la llegada del Gran Circo a Nürburgring, Alemania, a finales de julio. Entretanto, hubo cierta controversia en lo que empezaba a antojarse una temporada difícil: en Mónaco, a finales de mayo, criticó a los comisarios de carrera tras haber sido penalizado por partida doble y terminar sexto. Primero lo llamaron a visitar la calle de boxes por tocarse con el Ferrari de Felipe Massa y, luego, lo sancionaron con 25 segundos por un choque posterior con el Williams de Pastor Maldonado. Lewis afirmó en declaraciones a BBC Sport que, en realidad, la víctima era él: «La gente quiere ver carreras de verdad. Pero todo se acaba cada vez que haces algo, cada vez que intentas dar espectáculo. Si creyera que he llegado demasiado tarde sería el primero en reconocerlo. Pero no ha sido así. Procuraré mantener la boca cerrada y disfrutar del resto de la temporada. Aunque no pinta bien, todavía tenemos posibilidades de ganar el título. Hoy me he desfondado y el equipo ha trabajado

sensacionalmente. Esto pone a prueba a cualquiera. Voy a tratar de relajarme con mi moto acuática y procurar no meterme en líos».

En primavera y principios de verano nada parecía ir bien, pero tras Nürburgring todo mejoró. Pese a que Webber había salido desde la *pole,* Lewis terminó imponiéndose. La victoria lo situaba tercero en la lucha por el título, pero tenía una montaña por escalar si quería adelantar a Vettel, cuya ventaja era de 82 puntos.

«En ningún momento pensamos que seríamos tan rápidos aquí —apuntaba Lewis en la rueda de prensa—. Ha sido una de las mejores carreras que he hecho. Me ha venido muy bien dar un paso adelante. He rayado la perfección, sin apenas conceder errores. Cuando no obtenemos resultados como este, toda la emoción, esfuerzo y energía que el equipo pone en el coche termina aumentando poco a poco la presión. Por eso, cuando al fin terminamos primeros, la sensación es insuperable. He ido entendiendo progresivamente el comportamiento del coche y he aprendido a pilotar de manera que las gomas duren un poco más. Solo había ciertos tramos en los que era más vulnerable. En cualquier caso, me ha sorprendido que los neumáticos duraran tanto. Y supongo que hay aspectos que tenemos que mejorar, sobre todo cuando vamos cargados de combustible al comienzo de cada carrera. Hemos dado, en definitiva, un grandísimo paso adelante.»

Aunque todavía restaban nueve carreras, Lewis tenía que seguir ganando si quería poner a Vettel en aprietos. Sin embargo, el alemán se mostró intratable al volante del Red Bull y terminó siendo él quien dominó el tramo final de la campaña, ganando cinco de los nueve grandes premios que restaban. Nadie se interpuso en su camino hacia su segunda corona consecutiva y nadie pudo siquiera insinuar que fuera inmerecido: había ganado nada menos que 11 de las 19 carreras.

Lewis se había llevado el triunfo en una de aquellas nueve últimas citas (en Abu Dabi, penúltimo gran premio del año), pero la temporada sería recordada más por sus choques contra otros pilotos que por sus éxitos. Había sido una campaña para olvidar, en la que la destreza de Vettel había ahondado en la desdicha de

Lewis.

Nos dejaba al menos aquella victoria en Abu Dabi. Y, como se produjo hacia el final de la temporada, dio ciertas esperanzas de cara al año siguiente. Lewis había arrancado segundo en la parrilla, pero aun así cruzó la meta primero, para deleite del equipo McLaren. Vettel había tocado el cielo en las dos temporadas previas, pero en esta ocasión se había visto obligado a abandonar tras sufrir un pinchazo en la primera vuelta. Lewis tomó la delantera y en ningún momento flaqueó. Alonso fue segundo.

«Estoy muy pero que muy contento —comentó en la rueda de prensa posterior a su victoria—. Con toda la presión y las dudas que me han rodeado, solo puedo sentirme tremendamente orgulloso. Creo que ha sido una de mis mejores actuaciones. Diría que no he cometido un solo error. Es muy raro que se nos presente la oportunidad de mantener la distancia y de ser capaces de controlar la carrera, pero hoy he llevado un buen ritmo. Mis admiradores me han apoyado muchísimo, al igual que mi familia, muy especialmente en las últimas semanas, y eso ha marcado una gran diferencia. Es genial poder irme con una sonrisa. La victoria es buena para el alma.»

Aquella última frase demostraba lo equivocados que estaban algunos entendidos al retratar al piloto inglés como un simplón de barrio al que le habían cambiado la riqueza y la fama. «La victoria es buena para el alma.» ¿Cuántos pilotos de F1 podían pronunciar semejante frase? Para mí, aquello evidenciaba que Lewis Hamilton era un personaje mucho más complejo de lo que parecía a simple vista, y desde luego mucho más de lo que algunos expertos creían. Era un joven que se había criado como una estrella, pero aun así había mantenido su compromiso con su familia, con su novia Nicole y con su carrera en la F1.

En la última carrera del 2011, en Brasil, encontró un hueco incluso para reconciliarse con Massa, quien se había convertido en una especie de enemigo por sus continuas colisiones durante la campaña. Lewis se retiró de la carrera y acto seguido buscó a Massa y le dio un gran abrazo en público. «Ha estado muy bien poder charlar con Felipe —comentó tras la carrera—. Le tengo

mucho respeto y estoy impaciente de volver a medirme con él el año que viene.» Massa, a su vez, afirmó que había sido un gesto muy bonito por su parte. Otro noble acto por parte de Lewis, con el que zanjaba cualquier tipo de polémica con su colega.

Y luego estaba su padre, quien opinaba que el año siguiente se vería a un Lewis más maduro: «Ha evolucionado en todos los sentidos: en su estilo de vida y en su pasión por el automovilismo. Aún no habéis visto al verdadero Lewis, sino al joven. Pronto veréis al nuevo Lewis Hamilton». Estaba madurando indiscutiblemente, como persona y como piloto. Seguía siendo el más osado y atrevido del circuito, pero hacía lo posible por evitar confrontaciones y choques con sus compañeros de profesión, aunque no siempre fuera fácil, dada la naturaleza de este deporte. Le llevó siete participaciones conseguir su primera victoria de la temporada, y terminó la campaña 2012 en cuarta posición. Parecía atrapado en el cuarto o quinto puesto, aunque pese a ello no dejaría de esforzarse por volver a ser número uno. La verdad era que se le escapaba el título porque su coche no era tan bueno como los Red Bull. En ningún momento se vio superado por Vettel porque el alemán fuera mejor piloto. Vettel tenía un coche más rápido y, mientras siguiera siendo así, Lewis no podría recuperar la corona. En el 2012, Vettel sumó a su palmarés su tercer título consecutivo: estaba en su mejor momento.

Con todo, en el 2012 Hamilton logró la victoria en cuatro grandes premios. Fue primero en Canadá, Hungría, Italia y Estados Unidos, uno menos que Vettel, y eso que disponía de un coche más lento. Aquello ponía de manifiesto lo competitivo que seguía siendo: puede que no fuera el campeón, pero corría como si lo fuera.

La primera victoria de la temporada de Lewis llegó en Montreal, en el GP de Canadá. Vettel partió desde la *pole,* pero terminó cuarto, mientras que Lewis, muy resolutivo, acabó en lo alto del cajón. Vettel y Alonso las pasaron negras por la degradación de sus gomas en el tramo final de la carrera. Lewis, en cambio, había cambiado de neumáticos: una decisión que terminó siendo clave en su merecido triunfo. Gracias a esa victoria, Lewis

escalaba hasta lo alto de la tabla, con dos puntos de ventaja sobre Alonso. El inglés, como no podía ser de otra manera, estaba eufórico tras la competición e inmediatamente dio las gracias a los miles de aficionados que habían permanecido estoicamente a su lado durante el calvario que habían sido los tres últimos años: «Quisiera dedicar esta victoria a todos los aficionados que me han apoyado siempre, independientemente de las circunstancias. ¡Gracias!».

Estos, por su parte, sabían sobradamente que Lewis estaba obrando milagros para aventajar a los Red Bull. De hecho, un aficionado llegó a decir lo siguiente: «Me alegro mucho por Lewis. Esta es quizá su mejor victoria en los tres últimos años, equiparable a su triunfo en el GP de China del 2011, tirando de casta y pundonor. Para ser justos, el GP de España fue la única prueba en la que cometió un error de cálculo. Cinco problemas mecánicos en siete carreras es algo inconcebible».

Aquella victoria era la manera que tenía Lewis de decirle a Vettel que, aunque tuviera el mejor coche, no ganaría el título sin despeinarse. Y así fue: lo puso en apuros hasta el final. Pero la superioridad de Red Bull terminó evidenciándose después de que en una fase clave de la temporada el alemán ganara cuatro carreras yendo a medio gas. A finales de septiembre se llevó el triunfo en Singapur y, luego, en la siguiente cita, en Japón, así como en Corea y, a finales de octubre, en la India.

Tras ganar este último GP, Vettel aventajaba a sus perseguidores en 13 puntos y, a falta de tres carreras para el final de la temporada, logró matemáticamente su tercer Mundial consecutivo. Raikkonen se impuso en Abu Dabi; luego ganó Lewis en la penúltima carrera, en Estados Unidos; y Button terminó primero en la prueba final, en Brasil. Pese a que terminar cuarto en la clasificación general no era tanto desdoro, en el otoño del 2012 Lewis se había cansado de ser un comparsa. Estaba convencido —y no le faltaban motivos para ello— de que era mejor piloto que Vettel, pero la única forma de superarlo sería corriendo en un coche más rápido, constante y fiable.

¿Podía prometerle McLaren esa fiabilidad competitiva? Lo

dudaba. Y, al mismo tiempo, ¿sería capaz de dejar el equipo que lo había ayudado a progresar, que había dedicado tantísimo tiempo y recursos para convertirlo en campeón del mundo? Tenía sus dudas y, aunque fuera doloroso tener que marcharse de McLaren, Lewis era lo suficientemente fuerte como para hacerlo si con ello consideraba que relanzaría su carrera como piloto.

Y así, en septiembre del 2012, anunció que dejaba McLaren y fichaba por Mercedes. Firmaría un contrato de lo más lucrativo: unos 70 millones de euros por tres temporadas. Puede que sonara a tópico, pero se aseguró de hacer hincapié en que no lo hacía solo por dinero: le había sido fiel a McLaren del 2008 al 2012, pero había sufrido un claro retroceso en el plano deportivo. Pasó a sentir que el poder y la riqueza de la marca alemana lo llevarían de vuelta al Olimpo del automovilismo y a saborear de nuevo las mieles del éxito. Sabía que eso podía tardar uno o dos años, que debería asentarse y que tendría que forjarse una relación crucial entre el equipo y el piloto, y que con toda probabilidad haría falta tiempo para calibrar los reglajes del coche. Sin embargo, estaba convencido de que Mercedes tenía la pujanza suficiente como para lograr lo que McLaren había sido incapaz de hacer en los cuatro años anteriores: proporcionarle un coche con el que tuviera una oportunidad real de arrebatarle el título a Vettel.

Lewis convocó a la prensa para explicar su decisión de fichar por Mercedes: «Es hora de afrontar nuevos retos; estoy muy contento de empezar una nueva etapa. Mercedes-Benz es un equipo de gran tradición en el automovilismo, que, además, siente pasión por ganar, y eso es algo que comparto. Juntos, podemos crecer y afrontar con garantías este nuevo desafío. Estoy convencido de poder llevar a las “flechas plateadas” a lo más alto y lograr nuestras ambiciones compartidas: ganar ambos mundiales».

Se rumoreaba que Lewis y McLaren se habían cansado el uno del otro. Pero no vale la pena entrar en cuestiones escabrosas. Ambas partes mostraron su agradecimiento mutuo. Lewis dio las gracias a McLaren por todo lo que había hecho por él desde que tenía doce años, mientras que la escudería le agradeció la labor de toda una vida.

Martin Whitmarsh, director ejecutivo de McLaren, dijo: «Me resulta totalmente lógico aprovechar esta oportunidad para transmitir nuestro agradecimiento a Lewis. Ha escrito un importantísimo capítulo de su carrera y de su vida con nosotros, y ha sido, y siempre será, un miembro distinguido de un club verdaderamente exclusivo: el de los campeones del mundo de McLaren».

Y, como suele decirse, aquel cuento se había acabado. Se marchó después de la carrera del GP de Brasil 2012. Entonces la pregunta era si Mercedes sería capaz de darle el monoplaza necesario para desbancar a Vettel. Esa era la gran incógnita, aunque Lewis estaba convencido de la respuesta: SÍ, en mayúsculas.

# CAPÍTULO 21

## PONME UNO DOBLE

Se podría decir que Lewis tuvo un comienzo difícil en Mercedes. Es innegable que su llegada fue muy sonada tras haber pasado tantos años a resguardo de McLaren: no solo había crecido en la escudería de Woking y llevaba una vida muy estructurada, sino que, una vez echó a andar en la F1, se sintió cómodo con el equipo y con su rutina un año tras otro. Pero, en esta nueva etapa, todo era nuevo y necesitaría tiempo para asentarse, para adaptarse al coche, a los jefes, a los mecánicos y a su nuevo compañero de equipo: Nico Rosberg, su antiguo amigo desde sus tiempos en el *karting*.

Seguramente deberían haber saltado las alarmas cuando Mercedes dejó claro que no habría un primer espada, es decir, que Lewis y Rosberg disfrutarían del mismo estatus. Podrían competir entre sí por el Campeonato Mundial y podían esperar idéntico trato y apoyo financiero, así como disponer de idénticos recursos en cuanto a los medios humanos y al monoplaza que les proporcionaría la marca. El director del equipo, Ross Brawn, había hecho hincapié en que Lewis y Rosberg eran iguales desde el preciso instante en que el *crack* inglés fichó por Mercedes. Brawn afirmó en el programa *F1 Show,* de Sky Sports, que lo único que Lewis había pedido durante las negociaciones contractuales era recibir el mismo trato que su compañero alemán: «Claro que Lewis quiere competir: en las discusiones que mantuvimos con él, nunca se mencionó por su parte que tuviera que haber un número uno y un número dos. Todo cuanto quería era paridad. Quiere tener las mismas oportunidades, lo cual es fantástico, porque denota una confianza y una manera de ver las cosas que dista de pretender que

haya favoritismo».

No me cabe la menor duda de que Brawn —que terminaría abandonando el equipo al final de la temporada 2013— estaba resumiendo la verdadera naturaleza de la situación: Lewis quería que Nico recibiera el mismo trato y tuviera las mismas oportunidades que él. Pero incluso él debió de quedar sorprendido de la tenacidad que Nico demostró en el transcurso de la temporada. En las dos primeras campañas de Hamilton en su nuevo equipo, Rosberg no solo se destacó por ser un compañero competitivo, sino también por convertirse en su principal rival. Y eso sometió su larga amistad a una enorme tensión, poniéndola a prueba en cada gran premio, pues ambos pilotos se batieron por erigirse en el indiscutible rey de la competición. Ambos parecían empecinados en quedar por delante del otro y ambos se negaban a ser quien tuviera que dar paso al otro en la pista, por más que las órdenes vinieran de arriba.

El inicio de Lewis en Mercedes no fue el soñado: en febrero del 2013 estrelló el coche en el circuito de Jerez durante su primera sesión de pruebas, la cual terminó prematuramente cuando de pronto, tras quince vueltas, perdió el control de su monoplaza a causa de un fallo de los frenos. El único consuelo para Lewis fue que Rosberg tampoco completó la sesión, ya que en la vuelta 11 su coche se quedó totalmente parado como consecuencia de un fallo eléctrico. El inglés, todavía en proceso de adaptación al equipo por entonces, aseguró «estar bastante contento con el coche, pese al fiasco durante la prueba». Y, en declaraciones a BBC Sport, dijo que ante todo se alegraba de haber salido ileso y de que hubiera ocurrido entonces y no con la temporada empezada: «En esto consisten los test. Se trata de afrontar ahora esas etapas de desarrollo, errores o lo que quiera que sea, para poder trabajar en ello. Y eso precisamente es lo que están haciendo los chicos».

Un mes después, Lewis mostró de qué pasta estaba hecho cuando terminó la carrera quinto en el primer gran premio de la temporada 2013, en Melbourne. Puede que no hiciera podio y que, estrictamente hablando, el resultado fuera inquietantemente similar a los que había logrado en las dos últimas campañas en

McLaren: no era ni como para tirar cohetes ni para hundirse en la miseria; apuntaba más bien a cierto optimismo desde la prudencia. Lo principal era que había terminado la carrera con el coche nuevo y que se había embolsado diez puntos en su debut, mientras que Rosberg se había ido de vacío debido a su retirada en la vuelta 26.

Solo una semana después, Lewis pisó el cajón por primera vez con Mercedes tras acabar tercero en el GP de Malasia. Ahora bien, pudo verse un atisbo de lo que estaba por suceder cuando Brawn ordenó al alemán que no adelantara a Lewis. El patrón le dijo a Rosberg por radio que también le habían pedido a Hamilton que mantuviera un ritmo constante para evitar problemas de consumo de combustible. Brawn consideró justo que los dos terminaran la carrera dados los problemas de Lewis con su coche.

En Shanghái, Rosberg manifestó en la rueda de prensa previa al GP de China su convencimiento de que el equipo no tenía un n.º 1 y que le habían asegurado que ambos pilotos recibirían un trato idéntico: «Tengo la certeza de que no hay un n.º 1 y un n.º 2. Pero, bueno, dentro de unas semanas o varios meses podréis comprobar por vosotros mismos si efectivamente es así». A su juicio, la fricción de Sepang fue fruto de la falta de comunicación: «El problema radicaba en que en verdad no se había hablado de ello previamente. Ese fue el error que cometimos. Es muy importante que las cosas se hablen y que luego discurran como tengan que discurrir. Si yo voy por delante y Lewis por detrás, o viceversa, deberemos respetarlo. Lo principal es hablarlo y dejarlo claro. Y por ahí vino nuestro fallo como equipo [en Sepang]».

Lewis firmó su primer podio con Mercedes en Shanghái tras acabar tercero, mientras que un angustiado Rosberg tuvo que retirarse apenas transcurridas cuatro vueltas, debido a un problema con la suspensión. Nico luchaba incansable por lograr cierta regularidad con su problemático coche. Lewis, en cambio, parecía ir asentándose cómodamente en su nuevo equipo. Después de Shanghái, el inglés había escalado hasta el cuarto puesto de la clasificación general y se mostraba satisfecho por cómo estaban yendo las cosas. Era suficientemente realista como para aceptar que difícilmente podría aspirar al Mundial en su campaña de debut

con un equipo nuevo, pero estaba seguro de que aquella primera temporada podía servirle de trampolín para lanzar el asalto al título el año siguiente.

Sin embargo, aquel optimismo vendría seguido de una dosis de realismo ante las dificultades que Lewis tuvo para mantener su buen inicio en Mercedes. Para cuando tuvo lugar el GP de Mónaco, a finales de mayo, había quedado tres veces consecutivas por detrás de Rosberg en la clasificatoria. Ese dato bastó para que Lewis admitiera abiertamente que había tenido dificultades con el coche, dificultades aún por resolver. «He tenido problemas todo el año —aseguró ante la prensa—, pero, aun así, podemos decir que me ha ido bastante bien, si partimos de la base de que se trata de un coche nuevo. Los test de invierno no fueron mal del todo, y cuando realizamos ajustes en China las cosas mejoraron; de hecho, logré la *pole,* lo cual supuso una inyección de confianza. Pero esa es la única carrera en la que me he sentido con esa confianza, y no sé por qué. Entiendo que es la incertidumbre de no saber cómo van a reaccionar los frenos. Pero, en fin, creo que luego lo resolví en la clasificatoria, así que esperemos que nos vaya bien en la carrera de mañana.»

Más allá de aquellas preocupaciones, Lewis estaba relativamente satisfecho de haber acabado cuarto en Montecarlo. El resultado quedó atenuado por el hecho de que su compañero de equipo hubiera ganado la carrera. No obstante, para empeorar aún más la situación, Nico encadenó otra victoria tras ganar en Silverstone, donde Lewis volvió a terminar cuarto, esta vez ante su afición.

Habían sido dos meses de lo más aleccionadores para un Lewis que seguía la estela de su compañero de equipo. Pero, si algo distingue al de Stevenage de cualquier otro piloto, son sus ansias de victoria, algo que terminó siendo crucial aquel 2013. A finales de julio ganó su primera carrera con el Mercedes, en Hungría, donde aventajó en diez segundos al segundo, Kimi Raikkonen. La actuación de Rosberg, en cambio, acabó en fiasco debido a unos problemas con el motor a falta de seis vueltas para el final. Lewis sonrió pícaramente mientras daba la vuelta de honor, levantando

el puño en señal de victoria. Con ese triunfo igualaba el récord de cuatro victorias de Michael Schumacher en Budapest, y así de exultante se mostraba en sus declaraciones: «Esta es con seguridad una de las victorias más importantes de toda mi carrera, después de haber fichado por un equipo nuevo. No podría estar más feliz. Y espero que a este éxito le sigan muchos más. Es una sensación increíble, y me gustaría dar las gracias a mis seguidores. Mi equipo ha hecho un trabajo sensacional: anoche estudiamos muchísimo y confiamos en que las gomas resistieran. No teníamos la más mínima idea de que nos iría tan bien».

Aunque Lewis pasaba por un buen momento, no tardaría en percatarse de lo difícil que era ganar el Mundial después de que Vettel se impusiera ¡en las nueve carreras restantes de la temporada! El alemán logró retener sin mayores sobresaltos su corona de campeón, mientras que Lewis tuvo que conformarse con ser cuarto y Rosberg, sexto. ¿Había forma de que Lewis pudiera revertir una diferencia final de casi 200 puntos (397 frente a 189) para arrebatarle la corona al alemán? Parecía una misión imposible. Pero, como ya sabemos, Lewis Hamilton siempre se ha caracterizado por su tesón pese a las adversidades. Y con una temporada entera ya a sus espaldas en Mercedes y un coche mejorado, ¿quién podía decir que su segundo Mundial fuera inalcanzable?

Lewis arrancó la temporada 2014 luciendo el número 44 en su monoplaza. Los jefes de la F1 habían decidido que los pilotos podían escoger un dorsal que mantendrían durante toda su carrera, y Lewis optó por el 44, su número de la suerte desde sus tiempos en el *karting*. A partir de entonces, los pilotos podían elegir cualquier número comprendido entre el 2 y el 99, si bien el vigente campeón debía llevar el número 1 en su coche. Así pues, si Lewis volviera a proclamarse campeón en el 2014, recuperaría el n.º 1 en su Mercedes.

No se le vio muy feliz cuando tuvo que retirarse por un problema con las bujías en la cita inaugural de Melbourne. Lewis ansiaba empezar con buen pie, pero lo cierto es que seguía a vueltas con el coche y, por si fuera poco, su mayor adversario del

momento —y competitivo compañero de equipo—, Nico Rosberg, había cruzado la meta el primero, poniéndose así líder en la tabla con 25 puntos. En definitiva, todo un despropósito para el británico, que no podía haber empezado peor, sobre todo tratándose de la temporada en la que estaba convencido de poder aspirar al fin al título tras años a la sombra de Vettel.

Sin embargo, para algunos expertos, el revés de Melbourne quizá era precisamente lo que Lewis necesitaba. Como ya hemos apuntado, el inglés acostumbra a rendir mejor cuando lo tiene todo en contra, y en aquella ocasión las circunstancias no le eran para nada propicias: había completado el peor inicio posible y necesitaba presentar una firme declaración de intenciones, no ya para dar a entender que era tan bueno como Rosberg, sino para demostrar que era mejor que él. Tal como indicaba de forma sucinta la web oficial de la competición (formulaone.com): «Tal vez deberíamos darle las gracias al problema con el aislamiento de las bujías que dejó fuera de combate a Hamilton en la primera carrera del campeonato, en Melbourne. Puede que el piloto de Mercedes no lo viera así, pero aquel fallo insignificante tuvo un efecto enorme, ya que lo obligó a reaccionar atacando desde el principio. Coincidiendo con el abandono del inglés, Nico Rosberg, su compañero de equipo, se hizo con la victoria y sumó 25 puntos. Al haber solo siete puntos de diferencia entre primero y segundo (salvo en la última carrera, en Abu Dabi, donde se otorgan el doble de puntos), es un hecho que Hamilton tiene mucho trabajo por delante si quiere acortar distancias».

Y así fue: el suspense se alargó hasta el último suspiro de la última carrera de la temporada, cuando Lewis supo con certeza que por fin había vuelto a ganar el título tras tantos años de travesía del desierto. El duelo entre él y Rosberg fue muy tenso, y la competitividad entre ambos fue cociéndose a fuego lento durante la temporada cada vez que uno trataba de distanciarse del otro, fracasando ambos siempre en su objetivo. Los dos tenían coches fiables y un espíritu ganador; tanto el uno como el otro querían levantar aquel título de campeón a toda costa.

Lewis había perdido a favor de Rosberg aquella primera

carrera del 2014 en Australia, pero luego reaccionó con contundencia ganando cuatro pruebas seguidas: Malasia, Baréin, China y España. Rosberg fue segundo en Malasia, con lo que Mercedes conseguía su primer doblete en la F1 desde 1955. Y con el triunfo en China, Lewis encadenaba su tercera victoria consecutiva, y obligaba a Rosberg a cosechar un buen resultado en España.

El alemán fue incapaz de contener a un Hamilton desatado, a diferencia de en Mónaco, donde Lewis terminó segundo. Le tocaba entonces a Rosberg ser el centro de atención: tras la racha de cuatro victorias seguidas de Hamilton, Nico se apuntó tres de cinco posibles. Lewis se contentó con haber intercalado entre aquellas victorias un magnífico triunfo en casa, en Silverstone; pero, para entonces, era más consciente que nunca de la amenaza que planteaba Rosberg a sus ambiciones de recuperar el título. Si algo había quedado claro en su pugna por lograr la hegemonía en la F1 era que el alemán no iba a rendirse ni a ceder un milímetro si podía evitarlo.

El hecho de que sus jefes en Mercedes se negaran a que dejaran de competir entre ellos convirtió la temporada en un espectáculo visual mucho más apasionante de lo habitual, a costa, eso sí, de que ambos pilotos estuvieran permanentemente al borde de un ataque de nervios. Los dos se quejaron de las maniobras del otro a finales de julio, en Hungría, donde Lewis tuvo que salir desde el callejón de los garajes después de un preocupante incendio en su motor, y aun así demostró lo buen piloto que es tras terminar la carrera tercero, a la heroica, por delante de Rosberg. También pudo verse lo empecinado que podía llegar a ser en su afán por ser primero al negarse a dejar pasar a Rosberg.

Era la primera vez que se permitía mostrar en público su creciente resentimiento hacia el alemán, y aquello solo sirvió para deteriorar aún más su ya de por sí mala relación. Ambos pilotos fueron convocados a una charla de equipo con los mandamases de Mercedes, después de la cual Lewis aseguró que el asunto estaba zanjado y era cosa del pasado. Pero Rosberg se negó a hablar del tema, lo que sugería que no compartía la misma opinión. Esto es lo

que dijo Lewis en la conferencia de prensa posterior al GP de Bélgica: «A mí me han contratado para competir y, hasta donde yo sé, el equipo no me ha dicho en ningún momento que tuviera que bajar el ritmo. Entiendo que por cuestiones estratégicas se me pida que evite obstaculizarle o dificultarle las cosas. Pero en ningún momento lo he tenido a rebufo ni ha tratado de adelantarme. Ha sido una situación incómoda. Y aunque las órdenes de equipo no hayan ayudado a aclarar las cosas, me gustaría pensar que lo he manejado bastante bien».

Nico se limitó a decir: «Es preferible que no diga nada más».

La pareja estaba en un punto de no retorno o, al menos, eso parecía. La prensa, siempre ávida de carnaza, fue en buena medida responsable del incidente. No sería hasta el decisivo final de la temporada cuando Lewis y Nico se fundieron en un abrazo y se dijeron cuánto lamentaban aquellos episodios que esperaban que pudieran quedar atrás.

Dicho eso, en nada ayudó que, tras aquella rueda de prensa, Nico y Lewis chocaran en el GP de Bélgica, en Spa, lo que obligó a Lewis a retirarse en la segunda vuelta como consecuencia del reventón de un neumático. Rosberg sacó un buen botín tras finalizar segundo por detrás de un sorprendente vencedor, Daniel Ricciardo, que había ocupado el asiento de Webber en Red Bull.

Sin embargo, al igual que había ocurrido durante su emocionante primera temporada en Mercedes, Lewis volvió a vérselas con Rosberg. El inglés ganó los grandes premios de Italia y Singapur, aferrándose al liderato en la lucha por el campeonato. Hamilton, que pasaba por un magnífico momento de forma, encadenó cinco triunfos consecutivos: Japón, Rusia y Estados Unidos, además de los dos antes mencionados. Estaba muy fino, pero, además, logró mantener la compostura para evitar encontronazos con Rosberg. Gracias a la última de aquellas cinco victorias —en Estados Unidos—, pudo ganar cinco grandes premios seguidos por primera vez en su carrera. Además, suponía su 31.ª victoria en la F1, el mayor número jamás alcanzado por un piloto británico. En aquel momento lideraba la tabla y ahí siguió tras la penúltima carrera, en Brasil, en la que acabó segundo después de

Rosberg.

No obstante, no podía pensar que tenía el título atado: aún quedaba una carrera, en la que, si Lewis se veía obligado a abandonar o terminaba en una posición muy atrasada, la victoria otorgaba directamente a Rosberg la corona por la que los dos tanto habían luchado. No hay que olvidar que, para mayor emoción, en la última carrera se repartía el doble de puntos.

Las espadas estaban en todo lo alto y los nervios a flor de piel cuando los dos pilotos monopolizaron la primera línea dispuestos a librar la última batalla, en Abu Dabi, a finales de noviembre. Rosberg se había llevado la *pole,* pero la presión de ganar recaía en ambos, ya que Hamilton encabezaba la tabla por apenas 17 puntos: el inglés tenía 334 frente a los 317 del alemán. Pero sería un Lewis tranquilo y sereno quien terminaría imponiéndose en la prueba y alzándose con el título, mientras Nico sufría problemas mecánicos. Tras Abu Dabi, Lewis quedó con un total de 384 puntos por los 317 de Nico. Había logrado una diferencia de 67. Una vez se consumó el triunfo, corrió a abrazarse con su padre, su hermano y su novia, Nicole.

Lewis definió el triunfo como «el mejor día de su vida», al tiempo que se dirigía a sus alegres admiradores desde el podio: «2008 [cuando ganó su primer Mundial] fue un año fantástico, pero lo que siento hoy es infinitamente mayor. Es lo más grande que he sentido en mi vida. Es muy difícil de procesar todo esto —apuntaba en declaraciones a BBC Sport—. Anoche no pegué ojo. Me fui a dormir a las doce, me levanté a las cinco, fui a correr y estaba convencido de que estaría cansado cuando llegara la hora de la carrera. Pero no: solo sentía tranquilidad. Mi familia vino a darme una sorpresa en pleno desayuno. Quería que estuvieran aquí conmigo, pero no sabía si podría hacerles un hueco. No quería que esto terminara. Va a tener que pasar algo de tiempo para que pueda asimilarlo todo».

En lo referente a las estadísticas, se trataba de su 11.ª victoria en un gran premio aquella temporada, lo que le permitió terminar 67 puntos por delante del subcampeón, Rosberg, quien apenas había ganado cinco carreras. Hay que reconocer, eso sí, la nobleza

del alemán, pues a medida que se acercaba el final de la temporada no dudó en reconocer que, en conjunto, Lewis merecía ser campeón y, como tal, lo felicitó por su magnífico triunfo. «Estoy muy decepcionado, pero lo cierto es que Lewis ha sido un justo vencedor. No hay dudas al respecto. En conjunto, ha sabido hacer las cosas mejor que yo», concedía Rosberg ante los micrófonos tras la carrera.

Sin embargo, aún faltaba el colofón a un extraordinario 2014 para el mejor piloto del planeta: en diciembre recibiría en Londres el prestigioso premio al Deportista del Año de la BBC. Lewis había terminado segundo en dos ocasiones (en el 2007 y el 2008), y no se esperaba quedar por delante de Rory McIlroy, el otro gran aspirante. Su elección fue una verdadera sorpresa, pues el golfista tenía todas las papeletas para llevarse el galardón. Entre los críticos existía la sensación de que Rory ganaría de calle porque gustaba más y conectaba mejor con la gente, mientras que Lewis era más distante y menos simpático.

Pero todas esas teorías se diluyeron cuando Lewis añadió otra victoria a su palmarés, tras recibir 209 920 votos del público frente a los 123 745 de Rory. Emocionado y visiblemente sorprendido, Hamilton dio las gracias por la distinción: «Estoy muy orgulloso de ser inglés y me honra estar rodeado de tanto talento. Vaya mi agradecimiento a todos los que han hecho esto posible. Ha sido un año increíble, y nada de esto habría sido posible sin mi equipo y mi familia. Mi padre tuvo cuatro empleos para que pudiera competir. Estando aquí no puedo sino acordarme de tantos grandes deportistas como tenemos, jamás imaginé que me encontraría entre estas figuras. Es un sueño hecho realidad».

Fue la guinda a un maravilloso 2014. Lewis Hamilton lo tenía todo: dos títulos mundiales, millones en el banco, una preciosa novia y una familia leal y cariñosa. ¿Qué más podía pedir? «Uno o dos mundiales más», respondió, riéndose, tras serle formulada la pregunta en la rueda de prensa posterior a la carrera en Abu Dabi. Y eso resume bien la historia de un chico que alcanzó la fama y la gloria contra todo pronóstico, una persona que, ante todo, nunca ha dejado de soñar ni jamás se ha dado por vencido.

# CAPÍTULO 22

## «NICO Y YO NO SOMOS AMIGOS»

A comienzos del 2015, Lewis Hamilton seguía con la moral por las nubes: había disfrutado de una agradable Navidad en familia y rodeado de amigos, aunque a más de uno le entrara la risa nerviosa cuando sus jefes en Mercedes se enteraron de que buena parte del tiempo lo había pasado esquiando y practicando *snowboard.* Habrían preferido, sin duda, que los riesgos se hubieran ceñido a la pista de carreras y no a la nieve. Pero Lewis había dejado claro, tras ganar su segunda corona, que pretendía «poner un poco más de diversión en su vida».

Evidentemente, en ningún momento dejaría de mantener una actitud de suma profesionalidad en su labor como piloto de F1, pero era un hecho que había vivido en una burbuja durante toda su vida adulta y deseaba desmelenarse un poco lejos de los circuitos. Aquello significaba que iría a más fiestas, bebería más alcohol, se dejaría ver más entre el famoseo y, por supuesto, no tendría reparos en lanzarse ladera nevada abajo sobre una tabla cuando la oportunidad se presentara, como fue el caso en las Navidades del 2014.

La semana previa a la Navidad se fue a los Alpes a esquiar con su hermano Nic y otros cinco amigos. Lewis también se llevó a su bulldog, Roscoe, y subió a las redes una foto del grupo embarcando a un *jet* privado. Según el *crack* inglés, aquel viaje era para celebrar haber ganado el galardón al Mejor Deportista del Año después de haberse quedado a las puertas del éxito en los años 2007 y 2008. Nicole Scherzinger, su novia, no pudo viajar porque tenía que quedarse en Londres para actuar en *Cats,* el musical de Andrew

Lloyd Webber. Tal vez era una señal de lo que iba a suceder, ya que, después de haber estado separados debido a ese viaje, Lewis y Nicole terminaron rompiendo definitivamente a finales de febrero del 2015. Ya antes, la relación había pasado por dificultades un par de veces, pero la separación de aquel año sería irreversible.

Lewis subió a Instagram una foto de él y su hermano en la nieve, acompañada del texto: «¡Mi hermano @nicolashamilton y yo esquiando la semana pasada! ¡Qué bien estuvo! #latergram #Godisthegreatest #HamiltonBros».

El día después de Navidad aquel 2014, Lewis hizo saber a sus seguidores en Instagram lo mucho que había disfrutado de unas Navidades blancas con otro amigo, el piloto estadounidense Ken Block, en Canadá. Los dos se fueron a hacer *snowboard* y, una vez más, Hamilton publicó fotos en Instagram con mensajes a sus seguidores, tales como: «Me lo he pasado pipa en la Columbia Británica haciendo *snow* con mi buen amigo Ken Block y otros colegas. ¡Muchas gracias por todo, amigo!».

Más tranquila sería la noche de fin de año, ya que recibió el 2015 con Nicole tras una cena romántica en Nueva York. La pareja hizo un brindis y acto seguido compartió una foto con los 2,3 millones de seguidores de Lewis en Instagram, acompañada del mensaje: «#latergram ¡¡Feliz año nuevo!!! @nicolescherzy y yo os deseamos mucho éxito y felicidad para el 2015 #NYC #blessings #GodBless».

No dejaría de encontrar tiempo para pasarlo bien mientras se preparaba para la nueva temporada. En febrero del 2015 asistió a la ceremonia de entrega de los premios Elle Style, en Londres, y no dejó pasar la oportunidad de expresar su interés por la música al subir una foto suya en un estudio con el texto: «Mi sitio favorito cuando no estoy al volante. Mi atalaya de soledad. #Music #TeamLH».

La semana anterior se había sentido indispuesto durante los test con Mercedes. Apenas completó once vueltas en Barcelona antes de tener que retirarse por fiebre alta. Mercedes tuiteó: «Un imprevisto nos obliga a suspender las pruebas momentáneamente. @LewisHamilton no se encuentra en condiciones de seguir

pilotando en la jornada de hoy».

Como era de esperar, entre la prensa y la afición se insinuó que Lewis no estaba centrado de cara a la nueva temporada, que no estaba dedicándole suficientes horas al coche. Por entonces era un habitual en la prensa rosa, en la que aparecía fotografiado a la salida de clubes nocturnos y en galas de famosos. Así se manifestó un aficionado que prefirió mantener el anonimato: «Lewis, soy uno de tus mayores admiradores, pero estás empezando a agotar mi paciencia, lo cual seguramente no te importará lo más mínimo. La semana pasada no cumpliste con los test por estar enfermo y, aun así, ¿se te ocurre ir a esa porquería de evento que no tiene nada que ver con tu trabajo a sabiendas de que el jueves vuelves a los circuitos? Dame fuerzas, hermano. Más vale que cumplas con tu deber este fin de semana [cuando se reanudaban los test]».

Dave también aireó su enfado: «La carrera de un piloto de F1 es muy corta, lo mismo que la de un futbolista. Pero, a diferencia del futbolista, el piloto tiene que caber en un diminuto habitáculo y ser capaz de soportar una fuerza G descomunal, más o menos como el piloto de un caza. Y ahora resulta que este tipo (un atleta formidable, dicho sea de paso) está arriesgando tantos años de sacrificio, suyos y de su familia. ¡Venga, Lewis: vuelve al planeta Tierra o dedícate al *rock*!».

Sin embargo, aunque Lewis se dejaba ver más de noche que de día, eso no quería decir que estuviera poniendo su carrera en segundo lugar. No. Más bien era que, como casi nunca había salido en su vida, daba la impresión de que estaba de juerga constantemente. Había empezado a mostrarse como una persona más relajada y segura de sí misma en los círculos sociales. Pero en modo alguno estaba poniendo en juego ni su estado físico ni su privilegiada posición dentro del equipo Mercedes. Era uno de los pilotos más en forma de la competición y jamás se abandonó. La prueba de su entrega era que de no haber estado en plena forma no habría sido capaz de pilotar con semejante dominio.

Steve, un admirador estadounidense, lo clavó al resumir así la situación en febrero del 2015: «Lewis Hamilton es un *crack* como atleta y como persona. El motivo por el que la gente trata de

despellejarlo es porque nadie puede discutir el hecho de que sea bicampeón. Así que tienen que encontrar algo por lo que poder criticarlo. Y lo único de lo que pueden hablar es de su ropa o de su peinado. Lewis no tiene afición por el alcohol o las drogas. Se ha hecho muy famoso y ha conseguido que crezca brutalmente el número de aficionados a la F1 en todo el mundo. Así que Lewis, no cambies y sigue siendo como eres. Sigue poniéndote tus llamativos pendientes, sombreros y zapatillas, y esa cadena de RUN DMC tan ostentosa. Sigue tocando y dando fiestas como una estrella de *rock,* y pese a todo, ¡¡¡¡al final de la temporada seguirás siendo CAMPEÓN!!!!».

Y así fue precisamente: Lewis redobló esfuerzos ante el inminente inicio de la temporada y estuvo en plena forma para la tradicional primera cita del año en Melbourne, en marzo del 2015. Y cuando declaró ante la prensa lo que significaba para él su posición privilegiada como piloto de élite, no escatimó esfuerzos en recalcar que en modo alguno estaba arriesgando su carrera por salir más de lo habitual: «El objetivo es ganar el Mundial, y renunciaría a cualquier cosa por lograrlo. Me siento más fuerte y feliz que nunca. Adoro mi trabajo; es el mejor trabajo del mundo».

Incluso había perdido al amor de su vida, Nicole, tras romper en febrero del 2015, solo un mes antes del inicio de la nueva temporada. Pero se negaba a que el dolor por la separación se interpusiera entré él y el sueño de ganar un tercer campeonato. A escasos días de partir hacia Melbourne, Lewis dijo: «Por supuesto que estas situaciones han afectado a mi vida, pero el año pasado decidí adoptar una actitud mental que podría definirse como imperturbable. Creo que he podido mantenerla y, aunque no ha sido fácil, me siento con más fuerza que nunca. Ya he pasado por esto antes, así que dudo que vaya a afectarme. Estoy contento y motivado».

Cuando por fin se abrió el semáforo en Melbourne, quedó claro que Lewis no iba de farol, puesto que terminó tocando el cielo en su primera carrera de la temporada. Fue segundo su compañero y rival en Mercedes, Nico Rosberg, lo que le valió una doble victoria a la escudería. La rivalidad que en la campaña

previa había empañado la otrora estrecha amistad entre Lewis y Nico no hizo sino agudizarse en el 2015, hasta el punto de no poder estar juntos en una misma habitación. Aquello propició que, al final de la temporada, Toto Wolff, el director de equipo, advirtiera de que la situación podría llevar a Mercedes a prescindir de uno de ellos, dado que en nada beneficiaba aquello a la dinámica del equipo.

En diciembre del 2015, Wolff declaró ante los medios: «Por más unido que esté el equipo, la difícil relación entre nuestros pilotos constituye uno de nuestros puntos débiles, y eso no trae nada bueno. Si me preguntan por nuestros puntos fuertes y débiles, diría que nuestra mayor fortaleza es la calidad y el carácter de los componentes de nuestro equipo; y nuestra principal debilidad, la dinámica que está adquiriendo la relación entre los pilotos que, hasta cierto punto, se extiende al resto del equipo. Hace tres años decidimos contar con dos pilotos de nivel similar con el propósito de que el equipo progresara más rápido y mejor. Fue una decisión muy consciente, pues seguir creciendo es lo que nos caracteriza. La personalidad y el carácter son ingredientes fundamentales para lograr el éxito, pero entendemos que esto no encaja con el espíritu y la filosofía del equipo. Puede que nos replanteemos si la pareja de pilotos es la correcta. Es muy importante competir con pilotos rápidos y de gran talento, pero también queremos trabajar con buenas personas».

Sin embargo, en Melbourne no hubo signos de la contienda que tenía en vilo al equipo. Era como si el beligerante dúo hubiera decidido darse una tregua tras sus roces del año anterior. Lewis y Nico eran todo sonrisas durante la celebración de su doblete en el podio: para el campeón suponía el inicio perfecto para tratar de repetir victoria. Incluso en las declaraciones posteriores parecía que habían firmado la paz. Nico llegó a elogiar a Lewis: «Es muy positivo haber terminado segundo hoy porque con esto el equipo firma un excelente arranque de temporada —apuntaba—. Nos han dado un coche espectacular, y Lewis ha hecho un trabajo fantástico este fin de semana. Aunque no he podido superarlo, lo he dado todo. Trataré de ser un digno rival y, con suerte, le ganaré».

Lewis, por su parte, dijo que «el equipo había hecho un muy buen trabajo para seguir en la línea del año anterior y que para él era un honor poder codearse con tantos grandes pilotos».

Aquella victoria —clave para el británico— demostraba lo decidido que estaba a retener el título y, a su vez, servía para lanzar un mensaje a Nico y a su otro principal adversario, Sebastian Vettel. Pese a que en el 2014 había sido Nico quien se había impuesto en la prueba inaugural, el año siguiente el honor recaería en Lewis, quien a la postre se mostraría intratable. Ya antes de la carrera había demostrado su fuerza mental al rechazar lucir el n.º 1 en su coche durante la temporada y seguir compitiendo con el 44: «Siempre seré el número 44 —afirmaba ante la BBC—. Ha sido el dorsal que he llevado toda mi vida y así quiero que siga siendo».

Su decisión significaba que por primera vez desde 1994 —cuando se produjo la retirada de Alain Prost, el entonces vigente campeón— ningún piloto tendría el n.º 1. La decisión de que el campeón luciera dicho dorsal se había aprobado en 1975. Vettel, que lo había llevado en el 2013, tras lograr el título, también se negó a seguir llevándolo y, en la temporada 2015, optó por competir con el n.º 5.

Cuando el Gran Circo desembarcó en Sepang (Malasia), el famoso trío (Lewis, Nico y Vettel) monopolizó los tres puestos de cabeza, pero en distinto orden: Lewis tuvo que conformarse con el segundo puesto, Vettel ganó con su Ferrari y Nico acabó tercero. La victoria de Vettel fue una sorpresa, puesto que acababa de enrolarse en las filas del gigante italiano a principios de aquella campaña para reemplazar a un Fernando Alonso que estaba en la rampa de salida. Con aquel triunfo dejó claro que sería el principal oponente de Lewis cada vez que estuviera al volante de un coche fiable. Efectivamente, planteaba una mayor amenaza que Nico: Vettel, a fin de cuentas, ya era tetracampeón a los veintiséis años, tras un período de dominio aplastante en Red Bull del 2010 al 2013.

Sepang también fue escenario de la primera muestra de la incipiente rivalidad entre Lewis y Nico. El alemán había estorbado

al inglés en los últimos libres, pero aun así este último se hizo con la *pole* gracias a un registro previo. Era la 40.ª *pole* de Lewis, y lo cierto es que reaccionó con bastante serenidad a la pregunta de si creía que Nico lo había obstaculizado adrede: «No —respondió esbozando una sonrisa—, simplemente me retiré».

Nico, en cambio, no parecía tan dispuesto a dar el asunto por zanjado: «¿Cómo se puede dar por hecho que se había retirado antes de cruzarse conmigo? Qué interesante, porque no tendría mucho fundamento que yo dijera eso. Tal vez deberíais preguntarle a Toto [Wolff]. Eso es: preguntadle a él, seguro que le da mayor credibilidad a eso».

Estaba ostensiblemente irritado por el incidente y por la opinión extendida entre la prensa y los *paddocks* de que había tratado de obstaculizar a Lewis. No era más que un pequeño arrebato en aquel contexto, pero también suponía la primera vez que Wolff tenía que tener una charla con ellos desde aquella reprimenda en su oficina al final de la temporada anterior.

A mediados de abril, el dúo de Mercedes había retomado en Shanghái el clásico doblete con Lewis primero y Nico segundo, más Vettel, inevitablemente, tercero. Pero la victoria volvió a estar empañada por los comentarios incendiarios de Rosberg, a quien estaba costando aceptar que Lewis dominara la situación. Una crítica habitual —y a menudo debatible— hacia la F1 es que son los coches, y no los pilotos, los que ganan las carreras, es decir, que, si se pusiera a cualquier piloto al volante del coche mejor y más rápido, se llevaría el título de calle. Pero en este caso esa teoría no tenía fundamento: Lewis y Nico tenían el mismo coche, equipos de idéntico nivel y las mismas oportunidades para conseguir la victoria y, aun así, Lewis doblegaba constantemente a Nico. Seguramente eso era lo que disgustaba al alemán, y no tenía forma de remediarlo. Lewis era más rápido y mejor piloto, y no podía culpar al coche de sus propios errores. Asimismo, Lewis, siempre honesto, no podía pretender que todo estaba bien en su relación con Nico. El inglés reconoció que no eran «amigos íntimos» fuera de la pista, y dejó claro que haría todo lo posible por vencer al alemán, aun cuando eso pudiera levantar ampollas

en el seno de Mercedes.

Tras el GP de China, Rosberg se quejó de que, en ciertas fases, Lewis había ido lento en exceso para posibilitar que Vettel le diera caza: «Ha afectado a mi carrera enormemente, porque lo que mejor le venía a Lewis era que yo quedara a tiro de Vettel para que este me debilitara y yo tuviera que responder. Ha sido muy frustrante. La prueba es que Lewis apenas ha tenido que exigir a sus neumáticos. Curiosamente, ha reconocido que solo ha pensado en sí mismo, y eso lo dice todo. Lo que más me molesta es que hablamos precisamente de eso antes de la carrera».

Una vez más, Lewis optó por ser diplomático, quitando hierro al incidente: «Para nada ha sido así. En ningún momento he tratado de facilitar que Sebastian le recortara distancias, porque la prioridad para el equipo es que hagamos doblete. Si hubiese querido acercarse para adelantar lo podría haber hecho. No sé cuál es exactamente el problema. Vinimos con el objetivo de hacer pleno, y así ha sido. No creo que haya que darle tantas vueltas al asunto».

Tenía mucha razón, y aquello me llevó a pensar que si, llegado el momento, Toto Wolff tuviera que prescindir de uno de ellos, ese sería Nico. Era el alemán quien seguía alterando el equilibrio del equipo y el que seguía enfrascado en su lucha particular frente a la superioridad de Lewis. Wolff se alineó con Lewis al tiempo que trató de serenar los ánimos: «No ha habido animosidad ni intención alguna por parte de Lewis de ralentizar a Nico para que este terminara tercero o incluso peor. No sabía la distancia entre Nico y sus perseguidores. Lo que sí sabía era que tenía que procurar que sus gomas duraran el máximo posible, de ahí que decidiera bajar el ritmo».

Y así llegamos al GP de Baréin, celebrado en Sakhir, donde, una vez más, el vencedor fue Lewis, seguido de Rosberg (tercero) y Kimi Raikkonen, quien terminó en un sorprendente segundo lugar con su Ferrari. La carrera nocturna en el desierto fue un verdadero paseo para Lewis: dominó de principio a fin y sumó su tercera victoria en cuatro carreras. El triunfo le sirvió para ampliar la ventaja sobre Rosberg hasta los 27 puntos. El alemán, mientras,

achacó la derrota a su coche, escudándose en un problema con los frenos. Lewis, que al menos no tuvo que eludir otro estallido de su temperamental compañero de equipo, dijo tras la carrera: «Me encanta medirme a los Ferrari. Están en condiciones de plantarnos cara, y todo el equipo tendrá que apretar los dientes. Nuestro objetivo es ganar los dos campeonatos, así que no podemos irnos contentos del todo con este resultado».

¿Estaba el inglés lanzándole una indirecta a Rosberg? ¿Insinuando tal vez que tenía que mejorar para que Mercedes se llevara el título de constructores? No carecía de lógica que quisiera irritar a su compañero tras sus constantes quejas y pullas durante la temporada. Pero lo cierto es que aquello respondía más al deseo de Hamilton de alcanzar la perfección y a su afán innato de ganar, tanto a nivel individual como colectivo. Tras la prueba de Baréin, podía decirse que Lewis había dado el primer paso hacia el sueño de ser tricampeón y convertirse, de paso, en el primer británico en ganar la corona tres veces desde Jackie Stewart.

Con el liderato asegurado, era momento de darse un respiro, un merecido período de relax antes de afrontar el tramo europeo de la competición. Iba a estar tres semanas lejos de los circuitos y tenía plena confianza en que su buena racha se prolongaría en Barcelona a mediados de mayo. Soñar con la triple corona no era descabellado.

# CAPÍTULO 23

## LA TRIPLE CORONA

Mayo del 2015. La primavera había llegado de lleno a una soleada y festiva Barcelona en la que Lewis estaba decidido a ir a por todas con la intención no solo de consolidar su ventaja en el Mundial, sino de abrir una brecha aún mayor respecto de sus perseguidores: Rosberg y Vettel. Ante los periodistas había dicho que su intención era «relajarse» en el receso entre las carreras antes de que el Gran Circo desembarcara en Europa. Pero las cosas no discurrieron así del todo: como era habitual en Lewis, en cualquier período de inactividad se buscaba ocupaciones para evitar aburrirse lejos de los circuitos.

La estrella inglesa llegó a volar de Mónaco a Roma para hacer un cameo —interpretándose a él mismo— en la última película de *Zoolander*. También participó en varios compromisos publicitarios para Mercedes antes de poner rumbo a Las Vegas para ver, junto al empresario del sector textil Philip Green, cómo Floyd Mayweather ganaba a los puntos a Manny Pacquiao. Después, la pareja se fue a toda prisa a Nueva York para asistir a un baile benéfico. Y, entre una cosa y otra, Lewis logró hacer un hueco para disfrutar de unas vacaciones en Los Ángeles con su hermano Nic.

Probablemente, no habría sido la agenda que el sosegado Jackie Stewart (el tricampeón inglés al que Lewis pretendía igualar) habría programado en su apogeo. Pero los tiempos cambian, y Lewis no solo era el vigente campeón del mundo, sino un icono de la moda y una celebridad, y parecía sentirse muy cómodo atendiendo compromisos tanto dentro como fuera de los circuitos. Era, en buena medida, un exitoso deportista moderno,

algo similar a lo que había sido David Beckham en el mundo del fútbol.

No obstante, cuando finalmente empezaron los entrenamientos y la sesión clasificatoria en Barcelona, Lewis estaba completamente centrado en ganar. El año anterior había impuesto allí su ley y confiaba en repetir, afianzando su relación con los aficionados españoles, quienes le habían ovacionado tras cruzar la línea de meta en el 2014, todo un cambio respecto a la época en que era compañero —y archirrival— en McLaren del héroe local, Fernando Alonso.

Puede que fuera más querido en Cataluña, pero Lewis se llevó una buena sorpresa —o, mejor dicho, dos— cuando su nuevo contrincante, Rosberg, le arrebató el triunfo en Barcelona y en la siguiente prueba, en Mónaco. El de Stevenage acabó segundo en la Ciudad Condal y no pasó del tercer puesto en Montecarlo, algo atribuible al equipo, ya que le pidieron que parara en boxes después de haber salido el *safety car* tras producirse un accidente. Aunque iba en cabeza, Rosberg y Vettel siguieron en pista y aprovecharon para adelantarlo antes de que pudiera incorporarse.

Pese al evidente enfado de Lewis, decía mucho a su favor que felicitara a Rosberg, quien había logrado recortar la ventaja del inglés a solo diez puntos. También fue digno de elogio que Mercedes se disculpara públicamente ante Hamilton por su equivocación al hacerlo entrar en boxes, sirviéndoles así los puntos en bandeja a Rosberg y Vettel. Así se explicó Toto Wolff: «Pido disculpas a Lewis por este error de cálculo del equipo. Es un piloto fantástico y seguro que sabrá entender que cometemos errores».

En cambio, Niki Lauda, presidente no ejecutivo de Mercedes, fue menos diplomático que Wolff: «Estos errores son impropios de este equipo. Estoy muy molesto porque ha sido innecesario. Fue una decisión equivocada hacer que entrara en boxes. Era más que obvio que no entrañaba riesgo alguno que siguiera en pista. Ha sido muy doloroso para Lewis, para mí y para todo el equipo. Lewis había dicho que no estaba conforme con los neumáticos, pero nos excedimos obligándolo a entrar. Un error monumental y totalmente innecesario, porque no hay que olvidar que estamos en

Mónaco, donde no hay forma de adelantar. Le he pedido disculpas por haberle destrozado la carrera».

Después de Mónaco, la temporada dio paso a las tradicionales citas en suelo europeo, no sin antes desembarcar en Montreal. El GP de Canadá representa siempre una tangente en el calendario, pero Lewis no podía quejarse dado lo bien que se le solía dar aquella plaza. En el 2015, apenas encontró oposición para apuntarse su cuarta victoria en el circuito Gilles Villeneuve, donde llevó la batuta sin que Rosberg, segundo, pudiera hacer nada para evitarlo. La ventaja de Lewis en la tabla se fue hasta los 17 puntos y supuso un jarro de agua fría para las esperanzas del alemán, alimentadas tras sus destacadas actuaciones en España y Montecarlo.

«Me encanta Montreal —comentó el inglés tras la carrera—. Ha sido un fin de semana fantástico, y volver a subir a lo más alto del podio es genial. El equilibrio en el coche no era el deseable, ya que tenía bastante subviraje. Nico ha sido muy rápido, pero no he sentido excesiva presión. Estaba convencido de poder marcar la diferencia cuando fuera necesario. Y si me preguntáis si necesitaba esta victoria, la respuesta es sí.»

Dos semanas después, el 21 de junio, la competición volvió al Viejo Continente tras el breve interludio canadiense, con un Lewis ansioso por ensanchar la brecha en la cabeza de la tabla. Intuía que terminar primero en Austria, y ofrecer una buena imagen con el Mercedes, le permitiría afrontar con más garantías lo que él denominaba «la gran carrera»: Silverstone, la siguiente prueba en el calendario, donde correría delante de su afición. Por desgracia, el británico no pudo llevarse el triunfo en el circuito Spielberg tras un pobre inicio que propició el adelantamiento de Rosberg y su posterior dominio de inicio a fin. Lewis afirmó que un fallo del coche echó por tierra sus opciones de victoria y, con ello, posibilitó que Rosberg lo rebasara en la primera curva pese a haber salido desde la *pole*. Dijo que el embrague no había respondido y que por eso no pudo mantener al alemán a raya.

«Tuve un mal inicio por culpa del embrague, y esto no es la primera vez que sucede. Era un problema de revoluciones. Levanté

el pie del acelerador y este seguía como si nada. Luego, cuando pulsé el embrague, el coche empezó a derrapar. Nico estaba haciendo malos inicios y le cambiaron todo; ahora es él quien está saliendo bien y yo mal. Así son las cosas: te llevas una desilusión cuando el coche no arranca como debería. No se puede hacer nada al respecto en una pista como esta, donde, a menos que seas mucho más rápido, no tienes cómo adelantar.»

Efectivamente, se estaba lamiendo las heridas antes de regresar a casa, a Blighty, con vistas a su cita anual en Silverstone; magullado, sí, pero aún decidido a demostrar que era el mejor piloto del planeta. Y ¿dónde mejor que en casa para hacerlo? El objetivo era sumar su tercer GP de Gran Bretaña. Nunca había ocultado que, para él, ganar en casa tenía un valor especial.

Los augurios eran buenos: salió airoso de los entrenamientos y se hizo con la *pole* para medirse a Rosberg el domingo. Después de que Nico ganara en Austria, era fundamental que Lewis se repusiera y le demostrara quién era el número uno. Lo que mejor le venía era distanciarse en la clasificación y demostrar su cariño por la afición británica, a la que calificaba como «gente maravillosa y fantástica» a la que quería «dedicar más títulos».

El día de la competición, empezó a llover repentinamente cuando la carrera entraba en su fase culminante. Pero no había de qué preocuparse: Lewis era experto en crecerse ante la adversidad. No había realizado la mejor de las salidas: había pasado del primer al tercer puesto en un abrir y cerrar de ojos. Y, sin embargo, cuando empezó a diluviar, a pocas vueltas del final de la carrera, demostró su valía tomando decisiones importantes al cambiar rápidamente a gomas intermedias, lo cual le sirvió para retomar el control y terminar imponiéndose, por delante de Rosberg, segundo, y Vettel, tercero.

Aquella victoria le valió, además, para batir un nuevo récord: convertirse en el tercer piloto británico en conseguir un triplete como local. Se unía, pues, a Jim Clark, ganador en cinco ocasiones, y a Nigel Mansell, victorioso en cuatro ediciones del GP de Gran Bretaña. Tras la carrera, un Lewis exultante se dirigió a una masa de seguidores que esperaba arremolinada en el *paddock:* «Estoy

contentísimo por esta victoria. Vaya mi agradecimiento a todos los que habéis venido hasta aquí. Este triunfo es vuestro. Ha sido un fin de semana muy especial, hasta el punto de que en la última vuelta me emocioné. He pisado a fondo todo el tiempo, porque lo que realmente quería era poder ofreceros esta victoria. Voy a seguir dándolo todo para ganar este campeonato. Estaba siendo una carrera muy disputada. Los dos habíamos salido muy mal, pero, a decir verdad, eso le daba más emoción. Por primera vez en mi carrera acerté al entrar en boxes y escoger neumáticos de lluvia. Veía que se barruntaba tormenta, así que di en el clavo. Después, al entrar en la última curva de la séptima vuelta, pude ver cómo me animaba la gente cada vez que pasaba a su lado, y eso me dio alas. No quería fallarles. Es un honor estar aquí representando a mi país y que la bandera británica ondee en lo más alto».

Todo había salido a pedir de boca, y el plan en adelante estaba clarísimo: dejar fluir la adrenalina y prolongar la racha en Hungría, tres semanas después. Lo consiguió, aunque no exactamente en las circunstancias que había imaginado. La fortuna estuvo decididamente de su lado al conseguir terminar sexto tras una actuación plagada de errores. Pese a haber dominado en los libres y en la clasificatoria, en el momento de la verdad tuvo un inicio desastroso del que sacaron tajada Rosberg y Vettel, para luego salirse a la grava en la sexta vuelta. Había caído hasta el 10.º puesto y eso lo obligaba a protagonizar una remontada heroica para, al menos, entrar en los puntos.

No obstante, en la vuelta 26, tuvo que salir el coche de seguridad, lo que le permitió acortar distancias. Aunque aún no habían terminado los percances: tras chocar con Daniel Ricciardo se dañó el alerón delantero y tuvo que entrar en los *pits*. Cuando al fin se reincorporó a la pista, se encontraba en 12.º lugar y todo apuntaba a que Rosberg volvería a recortar distancias, máxime después de que al inglés le penalizaran con un *drive through* tras su toque con Ricciardo. El alemán, segundo entonces, estaba luchando por la victoria cuando inesperadamente también tuvo problemas con el desdichado Ricciardo, que una vez más estaba de por medio. Su colisión obligó a Rosberg a parar en boxes para reparar una

rueda pinchada; sin embargo, tras volver a la refriega, terminó en octava posición, dos puestos por detrás de Lewis.

Este tremendo golpe de suerte permitió a Lewis ampliar su ventaja en la tabla, pero era consciente de lo mal que había rodado y que no había cedido a Rosberg una diferencia de puntos fundamental de puro milagro. «Me ha pasado de todo en esta carrera —reconoció—. No sé muy bien cómo explicar lo que ha sucedido. Ha habido un sinfín de errores, no sé si por falta de concentración o qué. Aunque he apretado y no he bajado los brazos hasta cruzar la línea de meta, es increíble cuántos obstáculos me he encontrado por el camino. Era como si todo el tiempo me encontrara ante una encrucijada y siempre escogiera el camino equivocado. Lo de hoy supone un gran aprendizaje y hay que aceptarlo sin más.»

A la pregunta de si creía merecer los puntos, respondió que había pilotado con los cinco sentidos puestos en ello y, además, iba a buen ritmo, pero visto todo lo visto, había sido un milagro que lograra puntuar: «Tengo que analizar esto en perspectiva, darme un respiro y volver más fuerte en la siguiente carrera».

Lewis estaba al frente de la tabla, bien encaminado hacia el codiciado tercer título mundial. Y, por si fuera poco, llegaba a la F1 el parón estival de casi un mes, de modo que tendría algo de tiempo para relajarse y divertirse un poco. Y vaya si lo hizo: montó en *quad* en Colorado, asistió a un festival de música en Barbados con la cantante Rihanna, salió de parranda en Nueva York con la estrella de cine Jamie Foxx y otros amigos... En definitiva, se aseguró de desconectar de cuanto tuviera que ver con la F1. Pero también se mantuvo en forma machacándose en el gimnasio, y saliendo a caminar con sus bulldogs Roscoe y Coco, de manera que cuando se reanudó la competición a finales de agosto estaba a punto.

Cuando llegó a Spa para disputar el GP de Bélgica podía percibirse el cambio que había experimentado. Había dejado atrás al tipo despreocupado que incluso publicaba en YouTube un *reel* de sus proezas durante las vacaciones. Ahora se observaba a un deportista tenaz, con una clara misión en mente: hacerse con su

tercera corona. Antes del receso estival había sudado tinta en Hungría, pero la realidad era que mantenía una ventaja de 21 puntos sobre Rosberg y contaba con muchas probabilidades de hacer su sueño realidad.

Para demostrar lo centrado que estaba, no solo se impuso en Spa, sino también en Monza, con lo que sumó la máxima puntuación posible en esas dos carreras: 50 puntos. Mientras, Rosberg tuvo que esforzarse al máximo para rescatar 18 puntos: en Spa acabó segundo, pero en Italia abandonó por problemas con el motor. Vettel había pasado a ser el perseguidor más inmediato de Lewis, pero incluso él terminó 25 segundos por detrás de un Hamilton intratable en Italia. El único pero en una jornada fabulosa fue que Hamilton tuviera que esperar más de dos horas a que confirmaran su victoria tras una polémica en torno a la presión de los neumáticos de Rosberg, aunque a la postre fueron exculpados de haber corrido con una presión demasiado baja. Dicho esto, el equipo de Lewis no quiso dejar nada al azar, y cuando supo que se abriría una investigación, ordenó al británico que apretara al máximo para contrarrestar una posible penalización de tiempo a causa de los neumáticos. Lewis declaró después ante la prensa: «Pensé: "Y ¿por qué tengo que apretar? Llevo una ventaja de 20 segundos; no hace falta que apriete". Así que no entendía nada. Pensé en varias hipótesis y en cuál podría ser el problema. Me habían dicho que mis neumáticos se estaban degradando. Entonces me dio por pensar que a lo mejor había superado el límite de velocidad en el *pit lane*. Pero lo dudaba, porque de lo contrario me habrían impuesto una penalización. Pensé todo eso, pero también pensé en hacer lo que me habían pedido que hiciera. Y, como no daba con el motivo, las últimas vueltas fueron un poco desesperantes».

Pese a todo, logró mantener la calma y sumó su séptima victoria de la temporada y la 14.ª de su carrera en la F1. El sentir general en el *paddock* era que iba lanzado a por su tercera corona: la ventaja de 53 puntos respecto a Rosberg parecía insalvable. Lewis sabía que estaba a solo un triunfo de igualar a su ídolo, Ayrton Senna. Su temporada estaba siendo realmente memorable,

y aquel hito no hizo más que contribuir a consolidarlo como número uno. Fue una victoria aplastante. Lewis parecía seguro de llevarse el título tras haber calificado su actuación como la mejor de su carrera.

Dos semanas después, quizá como consecuencia de la euforia, el de Stevenage bajó a la Tierra con estruendo tras tener que retirarse en Singapur. Rosberg, por su parte, consiguió 12 puntos gracias a su cuarto puesto. Lewis sufrió una avería en el suministro eléctrico en la vuelta 32. Según algunas fuentes, el británico estaba furioso con el equipo por el abandono y se aseguraba que había perdido la confianza en ellos. Solo una semana después, en los prolegómenos del GP de Japón, en Suzuka, se apresuró a desmentir aquellas afirmaciones, manifestando que se habían sacado de contexto: «Tengo plena confianza en el equipo —declaró a SkySports News—. Se han dicho muchas cosas inexactas, pero lo cierto es que no he perdido la fe en ellos. ¿Acaso hay algún motivo para hacerlo? ¡Si estamos teniendo un éxito increíble!».

No le faltaba razón. De hecho, estaban a punto de alcanzar unas cotas inusitadas. Primero ganó en Suzuka y, luego, en Rusia. La triple corona estaba al alcance de la mano. La victoria en Rusia sería muy recordada porque compartió podio con el presidente Vladímir Putin, quien se esfumó tan pronto como Hamilton descorchó la botella de champán para salpicar a los allí presentes. Previamente, los dos se habían saludado efusivamente; Lewis lucía un sombrero de cosaco. Más importante que todo aquello fue la prematura retirada de la carrera por parte de Rosberg a causa de problemas con el acelerador. Aquello, unido a la victoria de Hamilton, significaba que en la siguiente prueba el británico solo necesitaba terminar con dos puntos más que Nico y nueve más que Vettel para revalidar el título.

El 25 de octubre del 2015, Lewis cumplió, y se llevó la ansiada tercera corona en Austin (Texas). Con aquella victoria en el GP de Estados Unidos, lograba terminar siete puntos por delante de Rosberg, segundo, y a diez de Vettel, tercero. Había conseguido el título con soltura a falta aún de tres carreras. Era un logro más que notable, ya que había igualado los tres mundiales de Jackie

Stewart, pasando así a convertirse en el segundo piloto británico en culminar tal hazaña. Después, terminaría segundo, por detrás de Rosberg, en las tres citas restantes: México, Brasil y Abu Dabi. Pero en verdad aquellos resultados carecían de relevancia de cara a la clasificación final: Lewis ya había logrado su objetivo, y esos segundos puestos sirvieron de colofón para Mercedes, ya que posibilitaron el triunfo de la escudería alemana en el campeonato de constructores y lograron que Nico dejara de sentirse tan abatido tras decir adiós al campeonato en Austin.

«Estoy en una nube», reconocía Lewis a Elton John en el podio tras empezar a ser consciente de que había cumplido con creces sus sueños. «Cuesta encontrar las palabras adecuadas. Os quiero a todos», dijo frente a su equipo y sus fieles seguidores allí congregados para felicitarlo. «Estoy abrumado.»

Con esos tres títulos había igualado a su ídolo, Ayrton Senna. Pero en aquel momento de satisfacción, lo indicado era hacer una reflexión final, recordando de dónde venía, cómo había conseguido hacer su sueño realidad partiendo de un inicio humilde, y el papel fundamental que había desempeñado su familia y, más concretamente, su padre: «Es una locura pensar que tengo tres mundiales. Se lo debo todo a mi padre y a mi familia, que lo sacrificaron todo por que llegara aquí».

# CAPÍTULO 24

## EL DUELO CON VETTEL

Nada más conquistar aquel tercer Mundial, Lewis empezó a maquinar cómo podía conseguir un cuarto: un logro que lo situaría por encima de Jackie Stewart como el piloto británico de F1 más exitoso de la historia. No era la clase de deportista dispuesto a dormirse en los laureles y a embolsarse el dinero sin más hasta que finalizara su contrato con Mercedes. En absoluto. Era el tipo de persona que siempre tiene que tener un objetivo, alguna clase de aspiración. No era de esos que se dejan llevar, disfrutando de lo logrado y durmiéndose en los laureles. A Lewis Hamilton siempre le ha movido la motivación de ser el mejor, y en aquel momento eso significaba encontrar el camino hacia un cuarto Mundial que le permitiera superar al sublime Stewart. Terminaría lográndolo ese mismo año, a falta de dos carreras por disputarse. Pero la consecución de aquella cuarta corona, tan importante para él, tuvo otra consecuencia: le permitió igualar a su archirrival Sebastian Vettel, que había logrado la extraordinaria hazaña de conquistar cuatro mundiales en su época hegemónica en Red Bull.

Al principio de la carrera de Hamilton en la F1, casi una década antes, su principal adversario había sido el genial bicampeón español Fernando Alonso, con el que había protagonizado no pocos duelos cuando el inglés apenas era un novato en McLaren. Después de que Ron Dennis le ofreciera una plaza en el equipo, Lewis demostró su ambición y personalidad al negarse a aceptar un rol secundario como mero escudero del asturiano. Había competido con él, llegando a negarse en una ocasión a dar su brazo a torcer en la pista hasta que el propio

Dennis tuvo que intervenir personalmente por radio. Y todo para que al final quedara claro que Lewis era superior a Alonso, lo que precipitó el fin de la relación del español con McLaren y su salida del equipo. Aquello, en sí, suponía un singular giro de los acontecimientos: que el principiante terminara imponiéndose al consagrado y que, para colmo, le usurpara el puesto. Pero, en la temporada 2017, Alonso era en buena medida una figura del pasado, mientras que Hamilton se batía el cobre con Vettel en cada carrera; los dos iban siempre al límite para tratar de demostrar quién era el rey de la era moderna. A Lewis lo exasperaba que nadie hubiera podido ni tan siquiera discutir el dominio de Vettel durante su etapa en Red Bull, cuando contaba con un coche infinitamente superior. Luego, sin embargo, la competición se volvió mucho más igualada cuando Lewis recaló en Mercedes y Vettel en Ferrari.

Proclamarse campeón significaba mucho para Lewis. Su objetivo entonces, durante la preparación para la carrera inicial en Melbourne de la campaña 2017, era empatar a títulos con Vettel y, después, superarlo en la temporada siguiente. Era un proyecto muy ambicioso que implicaba someter al alemán durante dos años seguidos, justo cuando el coche de este cada vez rodaba más rápido gracias al salto tecnológico que había dado Ferrari. Por suerte, el equipo de Lewis no se había quedado atrás: en Mercedes sabían que Ferrari había estado intensificando su labor discretamente durante el receso invernal, así que ellos también se encargaron de trabajar día y noche para perfeccionar los coches que Lewis y Valtteri Bottas iban a pilotar en el 2017.

Lewis estaba convencido de que, si pudiera competir en condiciones similares, vencería a Vettel y demostraría que era mejor y más rápido que él. Todo estaba preparado en Melbourne para que la competición echara a andar en marzo, y, aunque el inglés sabía que lo tenía todo a su favor, fue el alemán quien golpeó primero. Hamilton fue segundo y Bottas, tercero. No había sido la declaración de intenciones que Lewis habría deseado ofrecer en la prueba inaugural, y lo cierto es que le sirvió para constatar la buena labor realizada por los mecánicos de Ferrari y lo

peligrosos que serían en adelante. El inglés guardaba excelentes recuerdos de Melbourne, un circuito en el que siempre había disfrutado. Tenía grandes esperanzas de ganar después de haberse impuesto a Vettel en la clasificatoria, pero el coche del alemán resultó demasiado rápido. La última mala noticia del fin de semana se produjo cuando Mercedes apagó el motor de Lewis una vez quedó claro que no había forma de que diera caza a Vettel, que se llevó los 25 primeros puntos de la campaña, frente a los 18 de Lewis y los 15 de Bottas. Vettel se apresuró en felicitar a su equipo ante los reporteros tras la carrera: «Todo el equipo ha trabajado muy muy duro. Los chicos apenas han pegado ojo tanto aquí como en la fábrica. El coche se está comportando de maravilla; es una experiencia increíble pilotarlo, y hoy nos ha ido todo rodado. ¡Muchas gracias!». Se trataba de la 43.ª victoria de Vettel en un gran premio y la primera en Singapur, en septiembre del 2015. Con ello se demostraba la mejoría que había experimentado su coche. Por fin volvía a lo más alto del podio tras una época complicada tanto para él como para la escudería de Maranello.

Lewis fue noble en la derrota y reconoció que las cosas no habían marchado bien: «Hicimos una buena salida, lo cual es siempre importante. Pero después tuve problemas con el agarre. Sebastian supo responder en todo momento en cuanto a tiempos por vuelta; casi siempre marcaba los mejores. Luego, para colmo, al final de la carrera me encontré con algo de tráfico y las gomas empezaron a recalentarse, traduciéndose en problemas de agarre hasta el punto de tener que entrar en boxes. Cuando al fin pude acortar distancias, empecé a resbalarme, así que, sí, fue decisión mía entrar, ya que en cualquier caso lo tenía complicado. Al reincorporarme me frenó el tráfico, pero, bueno, así es este deporte. Solo puedo felicitar a Sebastian y a Ferrari. Sé que llevaban tiempo detrás de un resultado como este. Todo apunta a que el espectáculo está servido, y los aficionados serán los principales beneficiados».

Aunque en Mercedes tenían un problema con el nuevo y mejorado Ferrari, estaban decididos a que Lewis volviera a ganar, de modo que se pusieron manos a la obra para afinar el coche con

vistas a la siguiente cita, en China, dos semanas después. El esfuerzo, a todas luces, dio sus frutos: Hamilton logró su sexta *pole* consecutiva y, posteriormente, se llevó el triunfo. Mandó de principio a fin y, además, firmó la vuelta rápida. Vettel fue segundo, con lo cual ambos estaban empatados a 43 puntos. La disputa que se anticipaba antes de Melbourne era una realidad: el dúo se había embarcado en una lucha por la supremacía que se prolongaría toda la temporada. Era lo que la competición necesitaba tras la sorprendente retirada de Nico Rosberg en diciembre del 2016: Lewis y él habían protagonizado un enconado duelo que consiguió tener a los aficionados sentados al borde del sofá y a eso le seguiría una nueva rivalidad entre dos pilotos soberbios.

Aquella carrera había puesto a prueba a los equipos y a sus pilotos, tanto su velocidad como su capacidad de reacción. La pista había estado mojada en un principio y luego fue secándose progresivamente a medida que avanzaba la prueba, lo que implicaba que las decisiones sobre los neumáticos y las tácticas fueran clave para que los pilotos condujeran con absoluta precisión. Lewis reconocería aquella ardua labor ante los micrófonos: «Estoy muy agradecido por el gran esfuerzo que ha hecho el equipo para posibilitar que hoy estemos donde estamos. Los fines de semana como este, uno se siente sobrepasado, porque no soy más que otro eslabón de la cadena y, si nos paramos a pensar en ello, hay cientos de personas que se esmeran para que yo esté aquí y el equipo se encuentre donde se encuentra. Solo puedo felicitar a todos y cada uno de ellos. Espero que lo estén celebrando por todo lo alto en casa. Espero que les llegue nuestra energía y espíritu combativo, porque no vamos a dar tregua. En la clasificatoria estuvimos de diez y eso me colocó en una posición privilegiada.

»El inicio de la carrera también fue muy bueno. Y, luego, ya en la pista, era cuestión de mantener la compostura. Las condiciones han planteado muchas complicaciones, sobre todo cuando iba con intermedios. Una vez habíamos parado en boxes con el *safety car,* la velocidad decayó mucho, lo mismo que la

temperatura de las gomas, lo que propiciaba cometer errores fácilmente. Pero, por suerte, me libré. Durante las veintipico últimas vueltas, Sebastian y yo tratamos de rodar lo más rápido posible, intercambiando vueltas rápidas, y para mí ahí está precisamente la magia del automovilismo».

Era evidente que a Lewis le encantaba correr en China. Estábamos ante su quinta victoria en el gigante asiático, donde también había ganado en los años 2008, 2011, 2014 y 2015. Era la 106.ª vez que subía al podio, igualando así a Alain Prost. Asimismo, con aquel triunfo Mercedes adelantaba a Ferrari en el campeonato de constructores, así que todo eran buenas noticias para la marca alemana.

Hamilton y Vettel retomaron su frenético pulso por el primer puesto una semana después, en Baréin. En aquella ocasión fue Vettel quien se llevó el gato al agua. Lewis acabó segundo y Bottas, que había salido desde la *pole,* firmó un tercer puesto al que parecía abonado. Ferrari adelantó a Mercedes en la tabla de constructores. Lewis se penalizó a sí mismo al entrar excesivamente despacio en los *pits* para ralentizar a Daniel Riccardio, un acto aparentemente deliberado por el que recibió una penalización de cinco segundos y que acabó con cualquier posibilidad de remontada. También se produjo un problema en el seno del equipo cuando la dirección ordenó a Bottas que dejara pasar a Hamilton para que pudiera perseguir al alemán, algo que no gustó nada al finlandés y que, sin duda, fue una frustración tras haber logrado su primera *pole*.

«Ha sido un fin de semana muy exigente —comentó Lewis tras la prueba—. No salí mal del todo, pero Sebastian estaba en mi ángulo muerto, de modo que no sabía exactamente dónde se encontraban ni él ni ningún otro piloto. Valtteri, en cambio, sí hizo una buena salida. Ahí, como era de esperar, me pasó Sebastian. Estaba rodando a buen ritmo y por un momento pensé que podía cazarlo, pero la sanción de cinco segundos lo puso todavía más cuesta arriba. Como ya he dicho antes, mis disculpas al equipo: lo he intentado todo para recortar la distancia. Al menos nos llevamos un segundo y un tercer puesto que nos vienen muy bien.»

A continuación, los equipos hicieron las maletas y pusieron rumbo a Europa para encarar el siguiente tramo de la temporada. Hamilton confiaba en poder superar a Vettel en las siguientes carreras y los mecánicos estaban seguros de haber resuelto los problemas que habían surgido previamente con el coche. Pese a ir segundo en la clasificación, el panorama era prometedor: el cuarto título podía llegar si mantenían la calma y competían al máximo de sus posibilidades. En las primeras pruebas del año se había observado a un Lewis que, además de estar mucho más a gusto consigo mismo, se movía con más soltura en la F1. Había sido elegante con Vettel en la derrota y con su propio equipo cuando quizá el coche no había estado en plenitud. No había buscado culpables por ir siete puntos por detrás del alemán. Su nivel de confianza era tal que sabía que en algún momento de la temporada terminaría demostrando que era mejor piloto. Estábamos ante un Lewis Hamilton más maduro, consciente de encontrarse en el cénit de su carrera y libre de las inseguridades que parecieron afectarle tras la ruptura con su padre años atrás.

Aun así, aquel primer fin de semana en Europa en el 2017 resultó bastante complicado: Lewis acabó cuarto en Rusia; Bottas, primero; Vettel, segundo; y el compañero de equipo del alemán, Kimi Raikkonen, tercero. Bottas lograba así su primera victoria en la F1, y parecía que el karma le recompensaba tras ordenarle su equipo en Baréin que se apartara para dejar paso a Hamilton. Valtteri desbordaba alegría tras la carrera: «Me ha llevado algún tiempo, ocho carreras si no recuerdo mal, pero ha valido la pena la espera y el ciclo de aprendizaje. En invierno se me presentó la oportunidad de unirme a este equipo, y lo de hoy ha sido gracias a ellos, así que vaya mi agradecimiento a todo mi equipo. Sin ellos esto no habría sido posible, y es una sensación maravillosa».

Con el traslado del Gran Circo de Rusia a España, la presión recayó en Hamilton, que se había descolgado de Vettel, y, pese a estar a 13 puntos del alemán, seguía sereno y seguro de sí mismo, convencido de que superaría a su adversario. Tenía pleno convencimiento de que sobrellevaría la presión mejor que Vettel, y efectivamente así fue: el inglés terminó primero en Barcelona. Pero

antes había enseñado los colmillos al hacerse con la *pole*. Y aunque el liderato fue alternándose entre ambos, Lewis terminó rebasando a Vettel en la vuelta 44. Sus ruedas, más rápidas, fueron fundamentales para que lograra distanciarse definitivamente. Tras el triunfo, la ventaja de Sebastian se redujo a solo seis puntos. El campeonato estaba al rojo vivo, y el abismo que había entre ellos dos y el resto del pelotón quedaba más que patente al observar la tabla: Vettel sumaba 104 puntos por los 98 de Lewis, mientras que Bottas, tercer clasificado, llevaba 63, 35 menos que Lewis.

Este había perdido el pulso con Sebastian al comienzo de la carrera, pero aquel fue el único aspecto negativo que se llevaba de su segunda victoria en la capital catalana. Elogió a su equipo por las continuas mejoras que iban haciendo a su Mercedes y reconoció disfrutar de los duelos «encarnizados» que mantenía con Vettel: «Muchas gracias a todos los que trabajan en la fábrica desarrollando mejoras que nos acerquen a Ferrari. Ha sido un fin de semana sensacional en el que hemos repuntado tras el GP de Rusia. Eso sí, como es sabido, perdí la posición en el inicio, y no termino de saber a qué se debió. La fase inicial fue correcta, pero después derrapé y vi cómo Sebastian me pasaba como un avión. Luego, como iba tan rápido, tuve que hacer un gran esfuerzo por tratar de mantenerme cerca y no dejar que se escapara. Creo que ha sido la disputa más encarnizada que recuerdo haber tenido en mucho tiempo, y eso es algo que me fascina. Así es como debería ser este deporte en cada carrera. Por eso compito y eso fue lo que en un principio me atrajo del automovilismo. Poder disfrutar de un mano a mano así con un tetracampeón del mundo no tiene precio».

Después fue el turno de Mónaco, uno de los circuitos y destinos preferidos de Lewis. Iba dispuesto a ganar en las calles del principado, pero, una vez más, le tocó a Vettel cruzar la línea de meta en primer lugar. Empero, no fue un triunfo exento de polémica. Ferrari dio instrucciones a Kimi Raikkonen de hacer una parada temprana en boxes cuando Vettel iba detrás de él. La maniobra propició que Sebastian se colocara por delante del n.º 2 del equipo, y terminara ganando la prueba. A Raikkonen no le gustó la decisión: había liderado la carrera saliendo desde la *pole* y

esperaba engrosar su brillante palmarés con una nueva victoria. El finlandés terminó segundo y Hamilton, séptimo, nada mal habida cuenta de que había empezado el 13.º y terminó yéndose con seis puntos.

Vettel trató de quitar hierro a la polémica con Raikkonen. «Desde el punto de vista del equipo no se había contemplado que hubiera ninguna orden —apuntaba–. Cuando Kimi paró, yo iba a tope, y me sorprendió quedar por delante de él. Me benefició seguir más tiempo en pista. Venimos a competir; nos llevamos bien, pero entiendo que Kimi hoy no esté del todo contento. Pilotó muy bien en el primer *stint* y luego le dieron orden de que entrara en boxes. Paras y aprietas, pero no es agradable encontrarte a alguien delante de ti. Lo reconozco, no hay motivo para mentir. Estoy feliz por lo de hoy, pero entiendo su enfado.»

Hacía dieciséis años que Ferrari no vencía en Mónaco, y en la *scuderia* empezaban a pensar que Vettel tenía muchas papeletas para llevarse la corona. Según Lewis, lo habían favorecido claramente: «No tengo la menor duda de que Ferrari ha decidido quién es su n.º 1. No están escatimando recursos para que Sebastian exprima al máximo sus oportunidades. Es muy difícil que al que lidera la carrera lo supere el segundo a menos que el equipo decida favorecer al otro coche. Eso está clarísimo». Como nota al margen, la carrera se impregnó de cierto aire de nostalgia por tratarse del último gran premio para el excampeón del mundo británico Jenson Button.

Más preocupante para Mercedes, y para Hamilton, era que Vettel aventajara entonces al inglés en 25 puntos. Lewis admitió que su coche no era tan rápido como el de Vettel, pero insistía en transmitir su convencimiento de que sería campeón por cuarta vez a costa del alemán: «Claro que no puedo permitirme otro fin de semana como este. Los Ferrari están rodando muy rápido y van bien en todas partes, por lo que las 14 próximas carreras van a ser muy difíciles. Puede decirse que este año cuentan con el coche más rápido, del mismo modo que el año pasado nuestro coche rendía muy bien en cualquier circuito».

No era una queja; simplemente estaba siendo realista. Pero,

como ya hemos comentado varias veces, Hamilton trabaja mejor bajo presión, y eso quedó demostrado en los resultados que siguieron al decepcionante GP de Mónaco. De las 11 carreras restantes, ganó siete por una sola de Vettel. Y en la 12.ª, aunque terminó noveno, se alzó con el título en México gracias a la increíble racha de victorias previa, que había comenzado en otro de sus circuitos predilectos: Canadá. Lewis dominó todo el fin de semana: suya había sido la *pole,* marcó la vuelta más rápida y se llevó la victoria, mientras que Vettel solo pudo acabar cuarto. El alemán continuó al frente del campeonato, pero su ventaja se había reducido a 12 puntos.

Lewis se aseguró otra *pole* cuando la F1 llegó a Azerbaiyán. La carrera terminó ganándola Daniel Ricciardo. Vettel fue cuarto y Lewis, quinto. A ambos les habían impuesto sendas penalizaciones, lo que allanó a Ricciardo el camino hacia la victoria. Lewis se enfureció después de que Vettel lo embistiera con el *safety car* en pista, hasta el punto de que pareció desafiarlo. «Es lamentable que un piloto se vaya prácticamente de rositas después de embestir deliberadamente a un adversario —comentó *a posteriori*—. Creo que hoy ha dado una imagen bochornosa. Pensad en todos los chavales que estaban delante de la televisión y han visto a un tetracampeón del mundo comportarse así. Eso lo dice todo. Si quiere demostrar lo hombre que es, sería mejor hacerlo cara a cara fuera de la pista.»

El pique entre ambos estaba llegando a cotas insospechadas. Vettel, en cualquier caso, fue el que se llevó la peor parte, ya que aquel episodio pareció motivar aún más a Lewis. En última instancia fue el alemán quien más se precipitó aquella temporada y la siguiente, cometiendo errores que le costaron el título. Vettel terminó por delante del inglés en Austria, mientras que Bottas logró su segunda victoria. Lewis fue tercero, pero sabía que los triunfos llegarían si mantenía esa dinámica, y el hecho de haber marcado nuevamente la vuelta rápida fue la demostración fehaciente de ello. Le bastaba con que su equipo le diera el respaldo necesario para que el coche estuviera a la altura de los Ferrari.

Y, efectivamente, el punto de inflexión se produjo en la siguiente carrera, en casa, en Silverstone, lo que hizo que fuera un triunfo más dulce todavía. Fue un día memorable, pues ganó por todo lo alto y, de paso, sumó su quinto *grand slam* a su palmarés: hizo la *pole position,* marcó la vuelta rápida, ganó mandando en cada vuelta y cruzó la meta con 14 segundos de ventaja respecto a su compañero de equipo, Valtteri Bottas. Era su quinta victoria en un GP de Gran Bretaña, y con ella igualaba a Alain Prost y a Jim Clark. Vettel no pudo pasar del séptimo puesto tras sufrir un pinchazo a falta de dos vueltas, lo que acercaba un poco más el título al inglés. Tras los resultados de ese fin de semana, la ventaja de Vettel sobre Hamilton era de un solo punto y Mercedes había ampliado hasta los 55 puntos su ventaja sobre Ferrari en el campeonato de constructores.

Tras una carrera impecable —su cuarta victoria consecutiva en Silverstone—, Lewis dio las gracias a los aficionados que lo habían animado al afirmar que «con su aliento hacían que fuera más rápido». Luego, se unió a sus fieles en el *paddock,* les estrechó la mano y fue dándoles las gracias uno por uno: «Vuestro apoyo este fin de semana ha sido increíble. Me llena de orgullo haber podido ofreceros este triunfo. El objetivo ahora es el campeonato». Y en la rueda de prensa posterior a la carrera explicó lo bien que había ido todo: «El equipo ha hecho un trabajo excepcional. El coche iba estupendamente y, en general, no ha habido fallos. Estoy muy orgulloso de todos en la fábrica. Ha sido un fin de semana redondo para el equipo: empecé primero, hice una muy buena salida y, después, fui capaz de gestionar la distancia entre Kimi y yo para, poco a poco, ir ampliándola. Teníamos previsto que parara en la vuelta 19 para que pudiera estar un poco más en pista y que luego, al final, tuviera un margen considerable con respecto a Kimi. También oí que había habido algún que otro pinchazo y, como noté la aparición de *graining* y vibraciones en mis neumáticos, en las dos últimas vueltas traté de asegurar. Este fin de semana hemos estado muy fuertes. Solo había que ver al público. Estoy sudando y no solo por la carrera, sino también porque he tenido que navegar entre la gente para poder llegar aquí. Su apoyo

ha sido inmenso».

Al preguntarle si se retiraría en caso de ganar el título, Lewis respondió: «Aún disfruto pilotando. Siento que estoy pasando por mi mejor momento y me encanta competir para este equipo. No hay motivos para dejarlo. Además, tengo contrato al menos por un año más, y mi intención es cumplirlo».

Dos semanas más tarde Vettel se impondría en Hungría. Esa sería su última victoria antes de que Lewis ganara matemáticamente el campeonato en México. El *crack* de Mercedes ganó los tres siguientes grandes premios: Bélgica, Italia y Singapur. La victoria en Monza fue particularmente irritante para Vettel, puesto que allí Ferrari, al correr en casa, tiene la obligación de ganar. Lewis, que dominó desde la *pole,* terminó 4,4 segundos por delante de su compañero, Bottas, mientras que Vettel, tercero, entró 36,3 segundos después del inglés. Fue un triunfo clave en el camino hacia la cuarta corona, pues significaba que Lewis encabezaba la tabla por vez primera en lo que iba de temporada. Aquella sexta victoria lo colocaba tres puntos por delante de Vettel y suponía una inyección de moral y la ocasión perfecta para lanzar una pulla al campeón alemán: «Hemos ido de menos a más, y nuestro rendimiento en esta segunda mitad de la temporada está siendo excepcional. No sabría decir el motivo por el que los Ferrari no han estado tan cerca como de costumbre, sobre todo después de lo visto en los libres. Pero es innegable que el coche hoy ha ido de maravilla, particularmente en el primer *stint.* Supongo que si hemos podido prolongar la vida de las gomas ha sido porque de inicio no nos hemos sentido tan exigidos. Si hubiéramos tenido un Ferrari detrás, nos habríamos visto más obligados a ir al límite. Valtteri ha estado enorme y al final nos vamos con un doblete bajo el brazo.

»Aunque sea un mazazo para la afición italiana, lo cierto es que este fin de semana hemos hecho un mejor trabajo colectivamente. Aun así, la competición está muy reñida y todavía queda mucho por delante. Lo normal sería que los Ferrari rodaran muy rápido en la siguiente parada [Singapur] gracias a la carga aerodinámica extra que suelen añadir, por lo que nadie puede

cantar victoria. Eso sí, enlazar dos triunfos siempre deja muy buen sabor de boca. Sebastian llevaba mucho tiempo comandando la clasificación, así que adelantarlo, aunque sea por poco, es una sensación magnífica, máxime después de tantos altibajos».

Las esperanzas de Lewis de ganar un cuarto gran premio consecutivo aquella temporada se vieron truncadas en Malasia, a principios de octubre, cuando Max Verstappen se alzó con la victoria. Sin embargo, los posteriores triunfos del inglés en Japón y Estados Unidos dejaron el campeonato prácticamente sentenciado. A finales de ese mismo mes, viajó a México decidido a hacerse con el título e igualar por fin a Vettel, quien había logrado aquella proeza en la época dorada de Red Bull. Hamilton empezó la carrera con 66 puntos más que Vettel y necesitaba acabar al menos en quinto puesto para asegurarse el campeonato, suponiendo que Vettel ganara. Eso le quitaba presión, aunque conociendo a Lewis estaba claro que había ido a Ciudad de México decidido a llevarse la victoria. El final fue un anticlímax: Vettel terminó cuarto, con lo que el noveno puesto de Lewis le bastaba para coronarse campeón. La carrera había empezado con polémica, ya que Vettel golpeó la rueda trasera derecha del inglés, y aunque ambos tuvieron que entrar en boxes, fue Vettel quien logró ponerse primero, sin que aquello le sirviera para lograr la segunda plaza que habría atrasado el alirón de Lewis, al menos hasta la siguiente carrera. El triunfo había sido para Verstappen, de Red Bull, pero todas las miradas estaban puestas sobre Lewis, que acababa de proclamarse tetracampeón.

Hamilton no pudo más que mostrar su alegría y orgullo ante los micrófonos: «Hice todo cuanto pude. Hice una buena salida y, aunque de veras no sé qué pasó con Sebastian en la tercera vuelta, sacó bastante ventaja, pero luego hice lo imposible por recortar distancias. Un enorme “gracias” a mi familia y a mi equipo. Mercedes ha estado a un nivel increíble en los cinco últimos años y me llena de orgullo haber sido parte de ello. Nunca me rendí. Evidentemente no ha sido el final que habría deseado, entrando en la meta a más de 40 segundos del ganador. Apreté hasta el final. Solo deseaba dedicar este título a mi familia, a Dios y a mi

equipo».

Lo había conseguido: Lewis había alcanzado a Vettel con aquel cuarto título y ahora solo estaba por detrás de Michael Schumacher, el piloto más laureado de la historia, con siete, y el argentino Juan Manuel Fangio, con cinco. Se había proclamado campeón a falta de dos carreras por disputarse. No ganaría ni en Brasil ni en Abu Dabi, pero eso era lo de menos: Lewis ya estaba planeando sumar a su palmarés un quinto Mundial el año siguiente. Así empataría con Fangio y quedaría a solo dos de Schuey. Sin embargo, no sería fácil: entre Vettel y Hamilton ya habían saltado chispas aquella temporada, y el alemán también tenía sus propios sueños y ambiciones. Él también aspiraba a lograr el quinto título, con lo cual las espadas estaban en todo lo alto de cara a la temporada 2018, en la que ambos volverían a batirse y solo uno de ellos terminaría saliendo victorioso.

# CAPÍTULO 25

## PENTACAMPEÓN

Desde aquella campaña de debut del 2007, cada temporada de F1 ha sido, a su manera, importante y edificante para Lewis, en términos tanto de desarrollo personal como profesional. A medida que iba cosechando éxitos, fue madurando como piloto y como persona, aunque lejos de los circuitos no había perdido su gusto por vivir a toda velocidad. Mantuvo una duradera relación con la cantante de pop Nicole Scherzinger, aunque se lo relacionó con otras mujeres, incluidas Rihanna, Nicki Minaj y Rita Ora. En el 2018 se había afincado en Mónaco, tenía coches de lujo, volaba en un *jet* privado y dedicaba buena parte de su tiempo libre al mundo de la moda, a irse de vacaciones y a acompañar a mujeres hermosas.

Su estilo de vida generó críticas que cuestionaban su compromiso con Mercedes y la F1. La respuesta más fácil a aquello, como es natural, era remitir a sus resultados más inmediatos y al hecho de que era el vigente campeón. Sin embargo, en septiembre de ese año, los acontecimientos tomaron un giro inesperado cuando algunas voces expertas lo criticaron antes del GP de Singapur. Tras regresar a Mónaco había volado a China para asistir a la presentación en Shanghái de su colección de Hilfiger. Y, posteriormente, regresó para ir a una boda en Italia, antes de dirigirse a otro evento en Nueva York, desde donde finalmente puso rumbo a Singapur.

Los críticos sostuvieron que afectaría a su rendimiento. Pero el inglés demostró que estaban equivocados tras dar todo un recital, ganando primero la *pole* y, luego, la carrera. Aquello llevó a

Toto Wolff, su jefe en Mercedes, a erigirse en su portavoz y lanzar una airada protesta dirigida a sus detractores: «Llevo seis años oyendo: "¿Cómo dejas que Lewis se largue y viaje por todo el mundo?". Y, ¿sabéis qué? Los diez últimos días los ha vivido a tope y le ha encantado poder hacerlo. Estuvo en un desfile de moda en Shanghái y, dos días después, en Nueva York. Luego, vino aquí, hizo lo que sabe hacer y les ha dado un repaso a todos. Por favor, no seamos tan prejuiciosos y dejemos que cada cual decida cómo cree que rinde mejor. Él, mejor que nadie, sabe lo que es bueno para él».

Lewis también respondió a las críticas, asegurando ante la prensa que su trabajo era lo primero, por más ajetreada que pudiera parecer su vida lejos de los circuitos: «Siento de veras que tanto el enfoque como el equilibrio que tengo en mi vida son en general sumamente buenos. Sé que algunos de vosotros planteasteis preguntas al inicio del fin de semana. Y lo cierto es que no lo hicisteis de forma agresiva, como podría haber sido el caso. Pero me alegra que hayáis podido ver mi actuación. Le dije a Toto: "No creas por un instante que no deseo ganar este campeonato más que ninguna otra cosa en el mundo". Así que, ya sabéis: esa es mi prioridad, y en mi pilotaje lo habréis observado. Eso no va a cambiar».

Incluso su compañero de equipo, Bottas, creyó necesario salir al paso de las críticas: «Trabaja muy duro. Puede que mucha gente que ve esto desde fuera piense que viene, pilota y eso es todo. Pero yo sé las muchas horas que pasamos en la fábrica y las reuniones que tenemos por Skype y demás, así que nadie debería pensar que no trabajamos entre una carrera y otra. No es menos cierto, en todo caso, que tiene mucho talento». Los momentos más memorables de la carrera de Lewis en la F1, mientras competía para sellar aquel legendario quinto título, no sirvieron más que para subrayar su evolución y lo firme que era, y seguía siendo, su compromiso de ser el mejor del mundo. En el 2008 se convirtió en el campeón más joven de la historia; luego vinieron años difíciles, hasta el 2013, la etapa en que Sebastian Vettel dominó con mano de hierro, cuando se dudó de si volvería a ganar la corona. A

finales del 2012 se marchó de McLaren y fichó por Mercedes, e incluso entonces necesitó una temporada de adaptación antes de poder volver a luchar por el título con confianza. Estos fueron sus números del 2007 al 2014: 2.º en el 2007, 1.º en el 2008, 5.º en el 2009, 4.º en el 2010, 5.º en el 2011, 4.º en el 2012 y nuevamente 4.º en el 2013. Tras su inicio triunfal en la categoría reina, no fue capaz de pasar del cuarto puesto en los cinco años que siguieron a su corona del 2008. Fue una época de reflexión y perseverancia, mezcladas con una buena dosis de esperanza y tesón para tratar de revertir su suerte. Si lo trasladamos al ámbito futbolístico, más que el Manchester City (del que ahora se espera que gane la liga cada año), era el Arsenal (indefectiblemente abonado al cuarto puesto).

Sin embargo, en el 2014, una vez logró asentarse en Mercedes y empezó a creer tanto con el coche como en el respaldo de su equipo, volvió a la senda del triunfo: había tardado seis años, pero al fin pudo sumar un nuevo título a su palmarés. El tercero vendría en el 2015 y el cuarto, en el 2017. En cuatro de aquellos seis años de travesía por el desierto, Vettel se había apuntado cuatro campeonatos. Fue Lewis quien revirtió el proceso, sometiendo a Sebastian a un período de sequía en el que logró empatar a cuatro mundiales con el alemán. En la exigente campaña 2017 los dos volvieron a luchar por la supremacía: Vettel aspiraba al quinto entorchado y Lewis, a sumar el cuarto consecutivo. La temporada del 2018 no fue diferente, aunque había un aspecto que ponía cierto picante y, sin duda, suponía un aliciente añadido para el vencedor: el que se llevara la quinta corona lo haría a costa del otro. Y eso no hizo sino agudizar aún más su rivalidad y que ningún aficionado a la F1 quisiera perderse un segundo de carrera. Para algunos, era Inglaterra contra Alemania. Para otros, Mercedes contra Ferrari. Pero para quienes iban a enfrentarse entre sí, era la oportunidad de demostrar quién era el mejor, puesto que los dos coches eran similares en cuanto a velocidad y fiabilidad. Era también la primera vez en la historia de la F1 que dos pilotos se iban a medir entre sí por un objetivo común: el quinto Mundial.

Era mucho lo que estaba en juego en marzo del 2018, ante el inminente inicio de la temporada en Melbourne. Lewis llevó la voz

cantante en un principio, tras ganar la *pole* por séptima vez y, de paso, establecer un récord en aquel circuito. Pero sería Sebastian quien reiría último al ganar la carrera por segundo año consecutivo. Lewis terminó segundo y Raikkonen, tercero. El inglés parecía tener la carrera controlada, pero Sebastian aprovechó la salida del *safety car* en un momento dado para registrar un triunfo que parecía poco probable. Esto es lo que Lewis dijo tras el gran premio: «Estaba decidido a recuperarme de lo que podía haber sido o no un error. Estaba arriesgándolo todo, pero al final tomé la decisión más razonable, porque aún queda todo por disputarse y el campeonato no se gana en una carrera». Vettel, en cambio, se mostró mucho más feliz: «Aunque evidentemente tuvimos suerte con el *safety car,* disfruté mucho de la carrera».

Tras aquello, Lewis no se relajó y pensó que Vettel sería menos peligroso en la siguiente carrera, en Baréin: «Habrá altibajos. Los Ferrari están muy rápidos en las rectas y así seguirá siendo en la siguiente carrera. Va a estar muy reñido». Además de ser un piloto soberbio, Hamilton seguía siendo un estratega de primera: comprendía el funcionamiento de los monoplazas mejor que ningún otro piloto en el *pit lane.* Y por eso no fue ninguna sorpresa que sus palabras sobre Baréin resultaran proféticas después de que Vettel cosechara la victoria en el desierto, sumando así las dos primeras del nuevo campeonato. Lewis tuvo que conformarse con el tercer puesto, por detrás de su compañero Bottas, lo que significaba que el alemán ampliaba hasta 17 los puntos de ventaja en la tabla. Asimismo, Ferrari estaba diez puntos por encima de Mercedes en el campeonato de constructores. Pero las cosas podrían haber sido mucho peor para el de Stevenage: había salido noveno y, pese a ello, acabó haciendo podio, que era su objetivo. También reconoció haber tenido problemas con la comunicación por radio, lo que había dificultado aún más su labor: «No está nada mal acabar tercero habiendo salido noveno. Había que limitar los daños. Durante la carrera ha sido frustrante que hubiera momentos en que no me oían, así que tuve que ser selectivo y elegir los momentos puntuales en que podía hablar con ellos. La comunicación ha sido muy difícil. Cuando estás tratando

de alcanzar a un piloto como Sebastian, que iba 25 segundos por delante, cuesta saber lo que tienes que hacer exactamente para no destrozar los neumáticos en ese intento por recortar distancias. Y si encima no recibes información, todo termina siendo mucho más frustrante».

Dicho esto, durante la carrera hubo otro incidente: Verstappen había tocado el coche de Lewis al tratar de adelantarlo en la cuarta vuelta y, aunque el Mercedes superó el lance, el holandés tuvo que retirarse. Lewis manifestó así su malestar con el joven piloto: «Tuve una colisión innecesaria con Max. Tiene que existir cierto respeto entre los pilotos. Quizá tendría que volver a ver la maniobra, pero a primera vista no me pareció una acción correcta, sino más bien una maniobra absurda que provocó que él mismo no terminara la carrera. Es un hecho: últimamente tiende a cometer errores bastante innecesarios».

El siguiente escenario era China, donde Lewis tenía que empezar a arañarle puntos a Vettel. Aún eran los primeros compases del campeonato, pero una victoria, o al menos terminar por delante del alemán, tendría un efecto psicológico. El inglés, pese a todo, no empezó el fin de semana con buen pie: tuvo que conformarse con un cuarto puesto en la parrilla, detrás de los Ferrari y su compañero, Bottas. Y a la postre fue incapaz de mejorar esa cuarta plaza en la carrera. El único consuelo fue que Vettel terminó aún peor, octavo, tras sufrir un choque con Verstappen. El incidente se produjo en la vuelta 43, después de que el holandés sacara a Vettel de la pista. Los dos pagaron las consecuencias: Vettel cayó hasta el octavo puesto lastrado por los daños en su cárter inferior. Y aunque Max salió intacto de la colisión, los comisarios le impusieron una sanción de diez puntos por causar el choque, con lo que perdió el cuarto puesto en favor de Lewis. Ricciardo ganó la carrera, Bottas fue segundo, y Raikkonen, tercero, mientras que Lewis fue el principal beneficiado del infortunio de Vettel al colocarse a nueve puntos del líder.

Dos semanas después, el pesar de Sebastian fue mayor después de que Lewis ganará en Azerbaiyán y él terminara cuarto, con lo que Hamilton le arrebataba el liderato y pasaba a ocupar la

cabeza de la tabla por primera vez en la temporada. Solo Vettel era responsable de su debacle por haber tratado de adelantar a Bottas en una reanudación tras la salida a pista del coche de seguridad: el alemán bloqueó su rueda delantera izquierda y se pasó de frenada. Vettel lo explicó así: «Estas cosas pasan. Sin el *safety car* habría sido una carrera totalmente distinta. Vi un hueco por el lado izquierdo, pero no me salió como esperaba. Ahora es fácil decirlo: pasé por un bache y se me bloqueó una rueda, pero no se lo achaco a eso; soy dueño de mis propias decisiones». Lewis tuvo más suerte después de que a Bottas se le reventara un neumático cuando se disponía a ganar. Era su primera victoria desde el GP de Estados Unidos el pasado octubre y, gracias a ella, aventajaba en cuatro puntos a Vettel. Después, un aliviado Lewis reconocía que la fortuna le había sonreído en Bakú: «Las pasé canutas todo el fin de semana y es indudable que me está costando sacarle todo el potencial tanto al coche como a mí mismo, sobre todo en las dos últimas carreras y, más concretamente, con los neumáticos en Baréin. Hoy es un día para estar contento y agradecido porque es una prueba muy complicada y no se sabe lo que puede suceder. Puede que salga un *safety car* y no te des cuenta, pero lo principal es seguir trabajando y no desistir. He terminado primero y la verdad es que no me lo podía creer. Rezaba pidiendo mantener la serenidad, seguir centrado y cruzar la meta. Tenemos muchísimo trabajo por delante, pues seguimos a la zaga de los Ferrari. Kimi estuvo ayer a punto de llevarse la *pole:* llegó a estar dos décimas por delante de Sebastian. En estos momentos, su ritmo es mucho mayor que el nuestro».

Puede que fuera cierto, pero no lo era menos que él poseía un talento único, y así quedó demostrado tras imponerse a los Ferrari dos semanas después en Barcelona. Se llevó la *pole* y lideró de principio a fin en una auténtica exhibición. Su alegría fue doble gracias al segundo puesto de Bottas, con el que Mercedes conseguía su primer doblete de la temporada. La victoria le permitió distanciarse aún más en la clasificación de un Vettel que solo pudo acabar cuarto. Mediaban 17 puntos entre ambos. Lewis afirmaría más tarde que, tras haber ganado dos carreras consecutivas,

empezaba a sentirse más cómodo con el coche, aun cuando la amenaza de Ferrari seguiría presente en los circuitos más rápidos. «Me gustaría creer que estamos ante un punto de inflexión. Carrera tras carrera vamos entendiendo mejor los neumáticos. Pero tampoco me extrañaría que en la próxima prueba nos costara sacarles un buen rendimiento y termináramos en nada. Disputadas cinco carreras, entendemos mucho mejor la reacción del coche y lo que es preciso hacer para sacarle el máximo partido, aunque aún quedan cosas que aprender y mejoras por hacer. Durante la competición mejoraremos su rendimiento y, mientras, seguiremos trabajando en ello», concluyó el británico.

Era su 41.ª victoria desde la *pole* y con ella batía un récord hasta entonces en posesión de Schumacher. Para Lewis, era un orgullo que su nombre se mencionara en la misma frase que el del piloto que seguía siendo el más grande de la historia de la F1, ganador de siete títulos. «Vaya, pues no lo sabía —comentó—. Es increíble. No termino de creérmelo, parece que fue ayer cuando jugaba al ordenador en casa y ¡me pedía ser Michael! Había un juego en el que podías hacer todos los libres y, luego, la clasificación del sábado. Bueno, pues yo hacía todo el proceso del fin de semana con el ordenador. No tenía un volante; jugaba pulsando dos teclas y recuerdo que elegía siempre a Michael. Es alucinante que cada tanto me acerque a su nivel por haber batido algún récord y eso me trae a la memoria lo grande que ha sido. Aún conserva varios récords increíbles, algunos muy difíciles de batir. Siempre es un honor cuando ligan mi nombre al suyo.»

Ahí lo teníamos: el respeto que Lewis le profesaba a Schuey y, al mismo tiempo, su empeño por igualarlo, por tratar de situarse al mismo nivel dejando huella en los anales del automovilismo. Para el inglés, el dinero había dejado de ser una motivación: tenía una cuenta con muchísimos ceros y la vida más que resuelta. Era una persona que vivía por y para el automovilismo, cuya existencia desde temprana edad había girado en torno a este deporte, y que entonces deseaba dejar un legado por el que poder ser recordado siempre, como el mejor piloto de todos los tiempos. Para conseguirlo, tenía un desafío enorme, que era ya una motivación

en sí: igualar los siete mundiales de Schumacher. Sería una tarea ardua, pero no le faltaban ganas de pelear, empezando por su reto más inmediato: mantener a raya a Vettel y levantar su quinto título.

El péndulo volvió a oscilar hacia Sebastian, que terminó segundo tras Ricciardo y un puesto por delante de Lewis en la siguiente cita, Mónaco, para luego ganar en Canadá. Se había colocado un punto por delante. Pero luego fue el turno de Hamilton, que ganó en Francia mientras que Vettel acabó quinto. El tira y afloja entre ambos pilotos hizo de aquella temporada una de las más trepidantes que se recordaba desde... ¡el año anterior!, cuando habían batallado de igual forma, incansables por doblegar el uno al otro. Aquellos duelos una temporada tras otra evocaban a las grandes rivalidades de antaño, como la existente entre Ayrton Senna y Alain Prost o entre Niki Lauda y James Hunt.

A principios de julio del 2018, Sebastian recuperó de nuevo el liderato, pero Lewis estaba a mil revoluciones y más decidido que nunca a revertir la situación. ¿A qué se debía aquella súbita alteración? El Gran Circo llegaba a Silverstone, la carrera en la que corría como local, en la que consideraba tener la exclusiva y donde podía rendir tributo a la afición que lo apoyaba durante todo el año: su propia gente. Como no podía ser de otra manera, Lewis se apropió de la *pole*; sin embargo, hizo una mala salida y tuvo que sudar tinta para poder subirse al cajón. A pesar de que en la primera vuelta sufrió una colisión con Kimi Raikkonen que lo dejó en el último puesto, el inglés acabó segundo tras demostrar su extraordinario talento. Zigzagueó aquí y allá y dio una clase magistral sobre cómo adelantar. Fue una lástima tener que compartir podio con Vettel, vencedor aquel día, pero había obrado un milagro para finalizar segundo. No era grato perder ante Vettel en casa y que, para colmo, fuera otro Ferrari el que le hubiera privado de una posible victoria tras embestirlo por detrás y mandarlo al final del pelotón.

La culpa de Raikkonen se confirmó cuando los comisarios le penalizaron con diez segundos de sanción por su temeridad. Lewis mostró su enfado y dio a entender que Ferrari había conspirado

para frenarlo, aunque las imágenes de la carrera y los datos mecánicos corroboraron que Kimi sencillamente había cometido un error. Raikkonen fue lo bastante sincero como para admitirlo: «Di un golpe a Lewis en la primera curva. Fue culpa mía. La sanción fue merecida y traté de seguir peleando».

Lewis, por su parte, alimentó la teoría conspiratoria en la rueda de prensa posterior: «Solo sé que van dos carreras seguidas en las que los Ferrari se han ido contra uno de los Mercedes y los han penalizado con cinco y diez segundos. Valtteri y yo hemos terminado perdiendo muchos puntos por culpa de esos dos incidentes. Yo no veía detrás de mí, pero deberíamos tratar de situarnos mejor para no estar tan expuestos a los coches rojos, porque no sabemos cuándo volverá a ocurrir de nuevo. Tenemos que cerrar filas para asegurar la primera línea y mantener la posición por delante de estos tipos».

Pese a su enfado, Lewis no se olvidó de atender a los fieles seguidores que, tras la carrera, se congregaron en el *paddock:* «La afición ha estado de diez todo el fin de semana. Esta es la carrera más grande del año y esta es la mejor afición. Lamento no haber podido dedicaros la victoria, pero os agradezco el apoyo. Sois vosotros quienes me habéis impulsado hoy. Solo podemos aceptarlo y seguir dándolo todo, porque, creedme, no pienso tirar la toalla».

Y, efectivamente, cumplió su palabra, logrando dos estimulantes victorias en Alemania y Hungría, inmediatamente después del GP de Gran Bretaña. El triunfo en suelo germano fue especialmente grato por el hecho de imponerse a Sebastian ante su afición. Lo ayudó a curar el orgullo herido después de que Vettel le arrebatara el protagonismo llevándose la victoria en Silverstone. Hamilton encaró el receso estival con 213 puntos, 24 más que Vettel, lo que significaba que podía permitirse el lujo de que le fallara el motor en alguna carrera. Si no pudiera acabar en una de las pruebas restantes y Vettel ganara, seguiría estando un punto por delante del alemán. Y, por si fuera poco, Mercedes aventajaba en diez puntos a Ferrari en el campeonato de constructores.

Vettel golpeó primero tras el receso, ganando en Bélgica. Pero

Lewis devolvió el órdago venciendo en Italia, patria de la escudería de Vettel. Sus duelos fueron subiendo de voltaje, y la carrera de Monza quedó marcada por la polémica después de que se tocaran a raíz de un bandazo que dio Vettel cuando Lewis tuvo ocasión de adelantarlo. Vettel sostuvo que Lewis lo había bloqueado impidiéndole tomar una curva, pero en las repeticiones se vio claramente que la culpa había sido del alemán debido a un error de cálculo. «Me sorprendió que Seb eligiera ir por dentro de Kimi en lugar de por fuera —afirmó Hamilton—. Y fue ahí donde vi mi oportunidad: me metí por fuera y me aseguré de dejar suficiente distancia al situarme en paralelo. Hace unos años ya tuve la experiencia de estar en la parte interior y no terminó demasiado bien.» Sebastian, por su parte, argumentó: «Como Lewis no me había dejado espacio, no tuve más opción que irme contra él y tocarlo. Traté de salirme, pero no hubo forma. Y, por desgracia, fui yo quien se llevó la peor parte, lo cual no deja de ser paradójico».

A veces parecían dos chiquillos echándose mutuamente la culpa. Pero hay que entender que la presión era inmensa, no solo de parte de los jefes de equipo, sino por querer demostrar quién era el número uno con la consecución del quinto Mundial. Era una ambición que, inevitablemente, desencadenaba episodios como aquel. No obstante, vale la pena señalar que fue Sebastian quien más perdió durante la temporada como consecuencia de sus errores de cálculo en la pista. Su sobrexcitación le costó caro. A menudo parecía perder los estribos, como si todo tuviera que ser siempre todo o nada, mientras que Lewis se percató de que a veces era preferible mantener un ritmo estable y terminar segundo, en vez de colisionar con otro coche y caer varios puestos. Sumando puntos se ganan títulos.

Más tarde, Sebastian resumió así su acalorada rivalidad con Lewis: «La intensidad y la fogosidad están ahí. Es algo inevitable para cualquiera, incluidos él y yo. Es muy difícil que quienes asisten a esto, pero no lo han vivido desde pequeños, lo sientan como nosotros: la presión ha llegado a un extremo inaudito. Es la presión que uno se impone a sí mismo por querer triunfar, es la presión de todos tus deseos y temores, y también de toda la gente

que depende de ti».

Sebastian no pasó del cuarto puesto en Monza, donde claramente no ofreció su mejor versión ante los acérrimos *tifosi* italianos. Y Lewis dio un paso más hacia el título tras ganar en Singapur, Rusia y Japón. La victoria en Sochi estuvo envuelta en polémica después de que Mercedes ordenara a Valtteri Bottas que dejara pasar a Lewis cuando el finlandés iba en cabeza. Aunque hay que decir que Lewis dejó claro que no le agradaba la decisión, lo cual lo dice todo sobre su carácter: quiere ganar por méritos propios, y no consiente estratagemas, tal como declaró ante la prensa: «Es de lejos una de las victorias de mi carrera que menos me enorgullecen. Uno de esos días atípicos, porque yo deseo ganar por mis propios medios. Los pilotos queremos ganar por naturaleza, y si nos dicen que no podemos, nos quitan la vida. Jamás se lo desearía a nadie y nunca lo pediría. He hecho saber en una reunión que no es así como quiero ganar».

Vettel terminó tercero, de modo que con aquella victoria Lewis se alejaba otros diez puntos, frente a los tres puntos más que habría sacado respecto a Sebastian de haber acabado segundo. Su ventaja en el campeonato se disparaba hasta los 50, es decir, a falta de unas pocas pruebas contaba con un colchón de dos carreras respecto a su principal rival.

Lewis dependía de sí mismo. A finales de octubre del 2018, cuando se disponían a correr el GP de Estados Unidos, estaba en la envidiable posición de poder proclamarse campeón de forma matemática. Llevaba 60 puntos a Vettel: una ventaja que debía ampliar en ocho puntos en Austin para llevarse la corona. Si ganaba, Vettel debía terminar segundo para retrasar lo inevitable. Finalmente, Lewis acabó tercero y Sebastian, cuarto. Ganó Raikkonen.

La victoria final se produjo apenas una semana después, en México, precisamente donde Hamilton había ganado su cuarto campeonato un año antes. Esta vez terminó cuarto y Vettel, segundo. Eso le bastó para dejar sin opciones al alemán. Con dos carreras aún por disputarse, había acumulado 358 puntos frente a los 294 de Vettel. Lewis era campeón del mundo por quinta vez y,

entonces sí, podían empezar las celebraciones. «Es una sensación rarísima. Esto es fruto de haber trabajado con ahínco durante muchas carreras. Estoy muy agradecido por el gran esfuerzo que han hecho todos los que han sido parte de esto. Fangio también logró esta hazaña con Mercedes. Es un momento increíble. En la carrera en sí lo pasé fatal. Tuve un buen inicio y traté de escalar posiciones, pero, si he de ser sincero, no recuerdo lo que pasó después de aquello. Me limité a mantener la posición y terminar la carrera.»

Vettel, derrotado, demostró su deportividad fundiéndose en un abrazo con su adversario para, luego, elogiarlo: «Ha sido un triunfo muy merecido. Enhorabuena a él y a todo su equipo. Han hecho un magnífico trabajo durante todo el año. Hay que quitarse el sombrero y aceptarlo. Nos habría gustado prolongar la intriga, pero no ha podido ser».

Prometió, no obstante, dar batalla al año siguiente y plantar cara a Lewis con más ganas todavía. El joven de Stevenage había escrito su nombre junto a los más grandes del automovilismo tras lograr su quinto entorchado. Pero ya desde ese preciso instante tenía claro que alcanzar los siete de Schumacher iba a ser harto difícil con Vettel siguiéndolo de cerca. Aunque si había alguien capaz de lograrlo, ese era Hamilton, cuya formidable historia aún depararía varios capítulos memorables.

# CAPÍTULO 26

## EL SÉPTIMO CIELO

Lewis nunca ha sido una persona temerosa de manifestar su opinión. A medida que fue madurando, fue volviéndose mucho más explícito, adoptando siempre una postura firme en torno a cuestiones sociales, como el movimiento Black Lives Matter. Tampoco ha pasado nunca desapercibida su espontaneidad, por eso a nadie le sorprendió que rompiera a llorar tras sellar su sexto Mundial a principios de noviembre del 2019. Envuelto en la bandera británica, dio las gracias a los aficionados que habían acudido a verlo sumar un nuevo entorchado, que lo situaba entonces a solo una corona de Schumacher, y seguir agrandando su leyenda, en Austin (Texas). Embriagado por la emoción, se fundió en un abrazo con su padre, Anthony, y se dispuso a festejar otro hito en una carrera ya de por sí extraordinaria.

Sacudiendo la cabeza ante semejante logro, tras haber finalizado segundo en el GP de Estados Unidos —un segundo puesto que le sirvió para asegurarse el título, pese a que le valía con terminar octavo para ser campeón—, en un principio le costó encontrar las palabras con las que describir otro triunfo sensacional. Estaba exultante: «Es una sensación increíble. La carrera ha sido durísima, lo mismo que la jornada de ayer. Solo pensaba en remontar y asegurarnos el doblete. Veía difícil hacer una sola parada. Así que estoy contentísimo. Es un honor codearme con estas leyendas. Con seis o siete años, mi padre siempre me decía que nunca tirara la toalla. Me habría gustado llevarme la victoria, pero no había opciones tal como estaban las gomas».

Podía decirse que Lewis había ganado de calle su sexto

campeonato, a falta de dos carreras para el final de la temporada. Y una clara prueba de su dominio era el hecho de que ningún piloto estuviera a su nivel. Tenía treinta y cuatro años, pero seguía siendo el rey de la Fórmula 1. Siempre esbelto, su astucia e ingenio detrás del volante eran incomparables aun después de tantos años en la cima de un deporte que seguía entrañando peligro, pese a la manifiesta mejora en seguridad de todos los circuitos. Un despiste, por pequeño que sea, puede provocar fácilmente que un piloto se vaya contra el muro u ocasione un accidente múltiple. Pero el criterio del inglés seguía intacto: los años no lo habían mermado en modo alguno.

Como era de esperar, acto seguido le preguntaron cuántos títulos más se veía levantando. La pregunta estaba fuera de lugar, pues, al fin y al cabo, aún estaba saboreando las mieles de una sexta corona tras el fragor de la batalla. Radiante, sí. Pero también exhausto. ¡Y en ese preciso momento lo estaban acorralando para que dijera si se creía capaz de igualar los siete títulos de Schuey e incluso superarlo! La respuesta fue tan previsible como la pregunta; evitó lanzar las campanas al vuelo y controló la euforia ante la posibilidad de que, finalmente, alguien pudiera destronar al mismísimo Michael Schumacher. «No sé —afirmó—. Me siento a tope y solo pienso en acabar así la temporada.»

Su compañero de equipo, Valtteri Bottas, ganó la carrera, pero eso quedó en un segundo plano. Aunque Bottas es buen piloto, también es suficientemente sincero como para reconocer que Lewis está por encima de él. Y eso a pesar de que Mercedes les da permiso para competir abiertamente. El papel del finlandés como fiel escudero y, al mismo tiempo, adversario que motivaría a Hamilton a superarse a sí mismo obtendría el reconocimiento del de Stevenage con el paso de los años. Ecuánime y sereno, Bottas era el compañero perfecto para un Hamilton que aspiraba a convertirse en el piloto más grande de todos los tiempos. La frialdad del uno aplacaba la fogosidad del otro.

Aquello quedó perfectamente ejemplificado en las posteriores declaraciones de Valtteri: «Tengo que darle la mayor de las enhorabuenas. Esta temporada no he conseguido mi objetivo a

nivel personal, pero es innegable que Lewis ha sido justo vencedor, ha hecho una grandísima campaña». Y hasta el joven al que muchos pilotos consideraban entonces legítimo heredero al trono de la F1 no escatimó en elogios. Max Verstappen remachó: «Es realmente impresionante. ¿Qué otra cosa se puede decir? Lo está clavando. Tiene un equipo magnífico detrás de él. Y solo espero que al año que viene podamos medirnos a ellos».

Llama la atención la frase «Tiene un equipo magnífico detrás de él», principal diferencia entre Verstappen y Bottas, pues, aunque el holandés no dudó en alabar a Hamilton, también aprovechó para lanzarle una indirecta. Es de espíritu fogoso, como Lewis, y de sus palabras se interpreta que, si él también tuviera ese «equipo magnífico» detrás, igualmente alcanzaría la gloria.

Lewis había revalidado el título una vez más, con 10 victorias en 19 carreras disputadas, incluido el GP de Estados Unidos. Restaban por celebrarse los grandes premios de Brasil y Abu Dabi. La sexta corona lo situó una por delante de Juan Manuel Fangio y dos con respecto a Alain Prost y a Sebastian Vettel. En la clasificación histórica tenía por entonces tres más que el también británico Jackie Stewart y que su ídolo, Ayrton Senna.

En aquella campaña del 2019, Hamilton había logrado doblegar en el camino hacia su sexto título a su adversario habitual, Vettel. El alemán había dejado de ser la amenaza que suponía en el pasado. De hecho, durante la temporada se le vio desilusionado en Ferrari, aunque para algunos tal vez era fruto del agotamiento tras años de dominio de Hamilton. Pocos habían vaticinado unos años antes el bajón de Vettel, tetracampeón del mundo al volante de un Ferrari. ¿Qué más podía pedir?

Para él, en cambio, era desmoralizante saber que Hamilton era superior en la pista, algo que había frustrado al alemán. Ni siquiera la web oficial de la F1 se contuvo en el análisis de la situación. En su resumen de la temporada, cometieron la temeridad de señalar que le había eclipsado Charles Leclerc, su compañero de equipo. En concreto, se podía leer: «2019 nos trajo la 70.ª edición de un Campeonato Mundial de F1 en el que, si bien Ferrari era el favorito *a priori,* Mercedes fue el primero en golpear, al ganar las

ocho primeras carreras, copando en las cinco iniciales los dos cajones más altos del podio. Y aunque aquello espoleó a Hamilton hacia la conquista de su sexta corona, lo cierto es que la temporada no estuvo exenta de dificultades para el equipo de las flechas plateadas. Charles Leclerc, una de las revelaciones del momento, relegó a un segundo plano en Ferrari al veterano Sebastian Vettel, tras firmar sus dos primeras victorias consecutivas en un gran premio, mientras que Honda volvió al podio en tres ocasiones de la mano de Max Verstappen y Red Bull. Con todo, la temporada, más notable por deparar varias carreras épicas que por una emocionante lucha por el título, ha pertenecido en última instancia a Mercedes, que ha conseguido así un histórico sexto doblete consecutivo».

Vettel estaba contra las cuerdas, aunque difícilmente se le podía tener compasión a un piloto visto en el *pit lane* como un tipo arrogante y despiadado que durante años había protagonizado incontables maniobras temerarias. A decir verdad, muy pocos lamentaban su aparente declive.

La temporada había arrancado con la tradicional prueba inaugural de Melbourne, donde Bottas presentó sus credenciales al terminar 20 segundos por delante de Hamilton. Valtteri también ganó su cuarto GP en Azerbaiyán, pero fue incapaz de contener a Hamilton cuando al fin resurgió. De las ocho primeras carreras, seis terminaron con Lewis en lo más alto del podio y, a mitad de temporada, coincidiendo con el GP de Alemania, ya sumaba siete victorias. Las otras fueron a manos de Max Verstappen. Así pues, aún con media temporada por disputarse, estaba bastante claro que, salvo catástrofe, Hamilton tenía encarrilado su sexto Mundial.

Las estadísticas de Lewis durante la segunda mitad de la campaña no fueron tan aplastantes como en el arranque. De las últimas diez pruebas, solo consiguió cuatro. Leclerc y Bottas se llevaron dos cada uno, mientras que Verstappen y Vettel se repartieron las dos restantes. Los registros hablaban por sí solos: tenía el doble de victorias que sus rivales más cercanos y, aun así, Ferrari estaba logrando un mejor rendimiento con sus coches. Leclerc no solo estaba proponiendo su candidatura como primer

espada de la escudería de Maranello en detrimento de Vettel, sino que, además, se intuía que era el piloto con más probabilidades de desbancar a Hamilton en un futuro. Muchos entendidos eran entonces de esa opinión. Pero, para mí (y, a día de hoy, lo mantengo), el sucesor siempre ha sido el «holandés volador», el formidable Max Verstappen.

En mi opinión, lo mejor que nos dejó Hamilton en la temporada 2019 fue su triunfo en Silverstone, no solo porque fue bonito volver a verlo ganar en casa, sino por la forma en que pareció competir consigo mismo para lograr la vuelta rápida. El gran aliciente había sido una innovación introducida a comienzos de la temporada, otorgar un punto adicional al piloto que lograra la vuelta rápida, siempre que este quede entre los diez primeros. Lewis supo sacar partido de la novedad, impresionando, de paso, a la afición citada en Silverstone. Que se dilatara hasta la última vuelta de la carrera para lograrlo añadió más emoción si cabe. Otra muestra de su talento es el hecho de que consiguiera aquella marca de 1 minuto 27,369 segundos con neumáticos duros, batiendo el mejor crono de Bottas con blandos.

Posteriormente, hasta él se animó a afirmar que había sido la mejor última vuelta que jamás había realizado: «Siempre decimos que las gomas no duran nada, pero en esta ocasión no puedo quejarme. Ha sido como una vuelta de clasificación, una maravilla. No hay mejor forma de terminar una carrera que hacerlo sentado en el mismo borde del asiento. Sin duda ha sido la mejor vuelta que he dado en toda mi carrera». Eso sí, también reconoció que los técnicos en el *pit lane* no compartían su opinión: «No están contentos porque consideran que puedes hacer un trompo o cometer un error, aunque hasta cierto límite no hay problema».

Dicho esto, el jefe de Mercedes, Toto Wolff, pareció expresar con disimulo su admiración por aquella maniobra que, además, resumía su talento. Así se expresó al comentar tanto la novedad en el sistema de puntuación como su efecto en la carrera de Lewis: «Esto ha derivado en una situación completamente absurda porque, sobre el papel, unos neumáticos duros sometidos a 32 vueltas jamás deberían servir para hacer una vuelta rápida. Pero,

bueno, han durado lo justo y necesario...».

Hamilton reconoció que le «habían encantado» aquella victoria y la emoción en torno a la última vuelta. Apuntó, también, que seguramente había sido la victoria que más había disfrutado de la temporada, en contraposición a su triunfo en Mónaco el mismo año. Siempre se le había dado bien el principado. Con la victoria del 2019 sumaba un total de tres triunfos en Montecarlo (los otros dos fueron en los años 2008 y 2016). Pero, aun así, seguía lejos de los entorchados de su ídolo, Ayrton Senna, ganador en seis ocasiones, más que ningún otro piloto de F1. Nunca le ha intimidado el hecho de que la estrechez del circuito haga difícil adelantar, por no decir imposible, de modo que, a menos que se salga desde la *pole,* es prácticamente imposible ganar.

En la edición del 2019, Lewis se encontró con el reto añadido de tener que mantener a raya a un tenaz Verstappen. Pero, de forma desafiante, logró terminar la carrera con los neumáticos gastados. Acabar primero fue testimonio de su capacidad como piloto. Posiblemente también sintió que la suerte había estado de su lado, ya que, aunque a menudo se había quejado de las pocas oportunidades de adelantar que ofrecía el circuito, en aquella ocasión había jugado a su favor, echando por tierra cualquier esperanza de Max. El colmo para el holandés fue que lo penalizaran con cinco segundos por obstaculizar a Bottas tras salir demasiado rápido de su *pit box,* lo que lo hizo caer hasta un definitivo cuarto puesto.

Verstappen se resarció en Brasil, donde ganó después de que Hamilton se proclamara campeón matemáticamente en el GP de Estados Unidos. Sin embargo, como tratando de demostrar quién mandaba, el genio británico se esforzó por cerrar la temporada a lo grande, llevándose la última victoria del año en Abu Dabi y, ya puesto, firmando la vuelta rápida. Hamilton había regalado otra temporada para el recuerdo antes de disfrutar de unas merecidas vacaciones para, luego, centrarse en los test con Mercedes a principios del año siguiente.

En el 2020 volvió a formar dupla con Bottas, pero la pregunta en boca de todo el mundo era si sería capaz de igualar a Michael

Schumacher como el mejor piloto de todos los tiempos. La emoción estaba servida. Los test de pretemporada previos a su asalto al séptimo título fueron bien. El coche era más rápido y las mejoras llevadas a cabo por el equipo apuntaban a que nada impediría que Lewis —y Valtteri— rodaran más rápido que en la temporada anterior. Aquel año, la F1 celebraba el 70.º aniversario de su primera carrera, disputada en 1950. No es que Hamilton necesitara ninguna motivación extra. Parecía un león enjaulado en los prolegómenos de la prueba inicial, en marzo. Pero sus planes y los del Gran Circo en pleno y, por supuesto, los del resto del mundo se toparon con un obstáculo inesperado: la COVID-19.

Los equipos habían llegado a Melbourne unos días antes del inicio de los entrenamientos, pero el viernes por la mañana se les dio orden de empaquetarlo todo después de que un empleado de McLaren se contagiara del virus. McLaren había anunciado la víspera su retirada, y la postura similar de las otras nueve escuderías provocó que la FIA suspendiera la cita y emitiera un comunicado: «Tras confirmarse el diagnóstico positivo en COVID-19 de un miembro de McLaren y la posterior decisión de dicho equipo de retirarse del GP de Australia, la FIA y la Fórmula 1 consideraron oportuno convocar para la tarde del jueves una reunión con las otras nueve escuderías. Tras los debates pertinentes, la mayoría decidió que la carrera no se llevara a cabo. Así, la FIA y la Fórmula 1, con el pleno respaldo de la Australian Grand Prix Corporation (AGPC), han convenido la suspensión de cuantos eventos tuvieran que ver con el GP de Australia de F1».

La decisión se tomó muy tarde, pero era algo característico de la confusión general que reinaba tras la llegada del virus. Fueron muchos (incluidas figuras prominentes del Reino Unido como el primer ministro, Boris Johnson) quienes, de entrada, subestimaron los estragos que a la postre provocaría la enfermedad. El 13 de marzo, el Reino Unido decidió no prorrogar el confinamiento durante otros diez días, una decisión que ahora, en retrospectiva, se antoja extremadamente laxa. No en vano, poco antes de la cancelación del GP de Australia, Johnson se empeñaba en restar importancia al asunto, llegando a jactarse, el 3 de marzo, de

haberles estrechado la mano a pacientes contagiados y a asegurar que estaba decidido a seguir haciéndolo. Tres semanas después tuvo que estar aislado para, luego, acabar en la UCI de un hospital donde lograron salvarle la vida tras dar positivo en COVID-19. Si el primer ministro británico resultaba ser tan inconsciente ante la amenaza que entrañaba la enfermedad, quizá a nadie habría sorprendido que el mundo del deporte hubiera actuado del mismo modo. No obstante, por tarde que se anunciara, la decisión de cancelar la carrera fue sin duda acertada.

Hamilton se mostró convencido de que la decisión era la adecuada, evidenciando que tenía el rigor que desgraciadamente les faltaba a otros muchos que, por el contrario, se quejaron de que no se celebrara. Incluso antes de que se anunciara oficialmente, Lewis ya había hablado de la «sorpresa» y el «estupor» que le producían que la FIA permaneciera ajena al impacto que podía tener el virus. Cuando al fin se impuso la cordura, acogió la noticia con satisfacción: «Desgraciadamente, esa es la decisión correcta. Nadie lo desea, todos queremos subirnos al coche y pilotar, pero hay que ser realista y, ante todo, anteponer la salud y la seguridad de todos. La realidad es que esto va en serio. Muere gente a diario, hay muchísimos contagiados y a todo el mundo le afecta en el plano económico y anímico. Nadie sabe con certeza el alcance de lo que tenemos ante nosotros, pero diría que todos deberíamos tomar precauciones para evitar contagios».

He aquí las sabias palabras de un ser humano tan decepcionado como cualquier otro por la suspensión. Todo el tiempo, desde el final de la campaña anterior hasta la supuesta fecha de inicio de la temporada, lo había dedicado a prepararse física y mentalmente para darlo todo en su afán por alcanzar los siete mundiales de Schumacher. Sin embargo, todo estaba en el aire y nadie sabía cuándo recobraría el mundo (y mucho menos la F1) cierto grado de normalidad. Hamilton, por entonces listo para competir, se enfrentaba a un nuevo reto: mantener el ímpetu y el tono físico sin tener la menor idea de dónde o cuándo volvería a los circuitos. Le quedaban al menos dos consuelos: creía de todo corazón que la cancelación de Melbourne y, poco después, del

inicio de la temporada era la decisión correcta, y que esta afectaba a todos los pilotos de F1, no solo a él: todos estaban juntos en aquello.

Finalmente, se decidió que la temporada empezara cuatro meses después, en julio del 2020. Varios grandes premios se habían ido a pique, se habían elegido otros en su lugar, y el resultado fue que la competición quedó reducida a 17 carreras en lugar de las 22 programadas en un principio. El Gran Circo echaría a andar el 5 de julio en Austria y llegaría a su fin el 13 de diciembre en Abu Dabi. A Hamilton le sirvió de consuelo que fueran a celebrarse dos carreras en su querido Silverstone, los días 2 y 9 de agosto, con motivo del GP de Gran Bretaña y el GP del 70.º Aniversario, en conmemoración del primer gran premio de la historia, disputado en 1950.

Bottas hizo los honores en la primera prueba del campeonato, en Austria, mientras que Lewis acabó cuarto. Pese a haber cruzado la línea de meta en segunda posición, lo penalizaron con cinco segundos tras revisarse el choque que se había producido en la vuelta 61.ª entre él y el piloto tailandés-británico Alexander Albon. Era la segunda vez que colisionaban aquella temporada y en absoluto el inicio deseado por Lewis. Tras la carrera se le vio abatido, pero tuvo la valentía de admitir que había sido culpa suya: «Claro que no ha sido un buen fin de semana para mis aspiraciones. Y, desde luego, lo de ayer fue culpa mía. No puedo creerme que hayamos vuelto a chocarnos. Me dio la impresión de que había sido un incidente de carrera. Pero, de cualquier forma, aceptaré la sanción que me impongan y pasaré página».

Así lo hizo y, sin duda, de manera espectacular: de las siguientes 14 carreras, ganó 11, una racha que incluyó las 3 inmediatamente posteriores al fiasco de Austria. Siguiendo el insólito calendario fruto de la pandemia, la primera carrera en celebrarse después del GP de Austria también se disputaría en aquel circuito, pero en aquella ocasión lo haría con el nombre de GP de Estiria. Hamilton se llevó la *pole* y el triunfo. Solo le faltó la vuelta rápida del fin de semana, que fue a manos de Carlos Sainz Jr. Dominó de principio a fin, logrando imponerse a Bottas y a

Verstappen, para terminar aventajando a Valtteri en seis puntos en la lucha por el campeonato. Aquella victoria engrosaría la consabida lista de triunfos «relativamente sencillos» que Lewis ha ido ampliando con los años. De hecho, el momento más memorable se produjo al principio, cuando Charles Leclerc impactó contra la parte trasera del monoplaza de su compañero de equipo, Vettel, cuyo alerón trasero quedó destrozado. La maniobra obligó al abandono de ambos.

Lewis ganaría después en Hungría y en Silverstone. Ganar en casa significaba mucho para él, aunque lamentó que sus seguidores no pudieran llenar las gradas a causa de la pandemia. Pese a ello, había subido a lo más alto del cajón en Silverstone dos años seguidos, justo lo que necesitaba para afianzar la confianza en sus aspiraciones al séptimo campeonato. Volviendo a la carrera, había recuperado la iniciativa en la lucha por el título gracias a aquella racha de victorias consecutivas, con las que había conseguido abrir una brecha de 5 puntos con respecto a Bottas, segundo clasificado, y de 25 en el caso de Verstappen, tercero. Tras la prueba, su ventaja sobre Bottas se situó en 30 puntos, pues el finlandés, que había protagonizado una salida desastrosa, terminó 11.º después de sufrir un pinchazo a falta de tres vueltas para el final.

Hamilton también sudó tinta en la última vuelta tras correr la misma suerte en un neumático. Verstappen le estaba estrechando el cerco, pero Lewis logró mantenerlo a raya. «Jamás me había pasado algo parecido —aseguró—. Creía que en cualquier momento se me paraba el corazón. Tuve todo relativamente controlado hasta el último giro, cuando vi que el neumático empezó a salirse de la llanta. Solo me quedó rezar para poder seguir en pista sin ir demasiado despacio. No pensaba que fuera a llegar a las dos últimas curvas.» Sin embargo, con aquella victoria sumó el 87.º gran premio de su carrera, su séptimo triunfo en Silverstone y, por si fuera poco, la satisfacción de haber batido un nuevo registro tras conseguir la 91.ª *pole* de su carrera.

Los récords fueron llegando del mismo modo que se le fue despejando el horizonte. Sus logros no parecían tener límite. Una de las claves de su éxito fue tratar de simplificar las cosas en todo

momento. En términos reales, eso consistía en ir carrera a carrera y no dejarse llevar por cábalas, algo por lo que la prensa británica siente especial predilección. Lewis tenía una idea aproximada de cómo debía desarrollarse la temporada para poder levantar el título, pero en ningún momento dejó que lo abrumara. Un fallo mecánico o un error de concentración podían dar al traste con todo, del mismo modo que una avería o una colisión. Un detalle podía desbaratar el mejor de los planes. Era muy consciente de esos problemas potenciales, por lo que prefería optar por un planteamiento más filosófico, sumado a su tenacidad y a su mentalidad ganadora.

Aquello ayudaba a explicar su reacción tras la siguiente carrera, el GP del 70.º Aniversario, que también se celebraría en Silverstone, lo que añadía todavía más emoción a la ocasión. A Hamilton le habría encantado imponerse como local en dos grandes premios consecutivos. Habría servido para marcar un nuevo hito en una carrera repleta de premios, máxime a tenor de que era una oportunidad que no volvería a presentarse de nuevo. Aquellos dos grandes premios celebrados de manera consecutiva en el circuito de Northants constituían algo extraordinario, y se lo debíamos a la pandemia.

Así pues, fue una verdadera desilusión cuando Verstappen le arrebató el protagonismo al cruzar la línea de meta en primer lugar, mientras Lewis se esforzaba por terminar la carrera con los neumáticos degradados debido al intenso calor de agosto. No obstante, en su fuero interno sabía que perder ante el obstinado holandés no era tan catastrófico como contraer la COVID-19, perder a un ser querido como consecuencia del virus o trabajar en primera línea. Lewis era una persona íntegra y tenía la suficiente calidad humana como para poner su decepción en perspectiva. Terminó segundo, después de Verstappen, y con ello logró igualar otro récord en manos de Schumacher: un total de 155 presencias en el podio en F1. El británico estaba igualando y progresivamente superando al alemán en muchos aspectos diferentes. El segundo puesto le bastaba para seguir manteniendo una cómoda ventaja al frente de la tabla: seguía teniendo una diferencia de 30 respecto a

Verstappen, que entonces pasó a ser segundo.

«Ha sido genial —declaró tras la prueba—. Me encantan las carreras disputadas, y tengo muchas ganas de ver esta por televisión. Los Red Bull, que están rodando a un ritmo similar al nuestro, hoy han demostrado ser más fuertes, lo que indica que no tienen unas condiciones tan malas como quizá algunos habían pensado. Será interesante ver su progresión durante el resto del año. No va a ser nada fácil conseguirlo [ganar el título].» Era la ponderada respuesta de una persona que controlaba la situación. Puede que Verstappen le hubiera robado el protagonismo en Silverstone, pero solo se trataba de un tropiezo en la marcha de Hamilton hacia el título.

Y su inevitable decepción, manteniendo en cualquier caso una actitud de respeto hacia la victoria de Verstappen, resultó más llevadera cuando ese mismo año se anunció que Silverstone iba a homenajearlo otorgando su nombre a un tramo del circuito. En agosto del 2019, Lewis había manifestado que estaba intentando mantener la calma mientras se redoblaba la presión. Un año después, era como si el karma lo estuviera recompensando. El Club Británico de Pilotos de Carreras (BRDC, en sus siglas en inglés), propietario de Silverstone, dio a conocer que la recta de meta del circuito pasaría a llamarse Hamilton Straight («recta Hamilton»). Estábamos ante otro hito: era la primera vez que un tramo de Silverstone recibía el nombre de un piloto, tal como se encargó de anunciar el expiloto, también británico, David Coulthard, como presidente de la BRDC: «Lewis se ha convertido en una parte fundamental de la historia de este circuito, y tanto los directores del club como yo mismo hemos pensado que no podría haber mayor reconocimiento a su figura y sus logros que bautizar la emblemática recta de meta con su nombre».

La disputa del campeonato del 2020 se reanudó tras la victoria de Verstappen en Silverstone. Lewis se repuso de aquella decepción ganando en España y Bélgica, pero no pudo hacerlo en Italia, donde el francés Pierre Gasly protagonizó una sensacional —e inesperada— actuación que le valió el triunfo. Aunque Hamilton había firmado la vuelta rápida y partía desde la *pole,* aquella rara y

calurosa tarde de septiembre en Monza acabó tiñéndose de frustración. El inglés terminó séptimo después de recibir una penalización de 10 segundos por parar en boxes cuando todavía estaba en pista el *safety car*. El hecho de que Carlos Sainz Jr. y Lance Stroll completaran el podio ilustraba lo insólita que había sido aquella carrera en suelo italiano. Bottas fue quinto y Verstappen abandonó en la vuelta 30 por problemas con la caja de cambios, con lo cual aquella alocada prueba apenas tuvo repercusión en la ventaja de Hamilton en la cabeza de la tabla. Por entonces tenía 164 puntos, 47 más que Bottas y 54 más que Verstappen.

Habría hecho falta que Lewis tuviera un bajón monumental para que cualquiera de sus perseguidores pudiera darle caza. Pero aquello era poco probable, habida cuenta de su férrea determinación por igualar al piloto con más entorchados de la historia. Esa motivación hizo que Hamilton se mostrara invencible durante el resto de la campaña. Fue prácticamente un desfile triunfal: salió victorioso en seis de los siete grandes premios que siguieron al inesperado triunfo de Gasly en Italia. Solo Bottas, ganador en Rusia, pudo seguirle la estela.

Con aquella salvedad, la racha del inglés se había mantenido en los grandes premios de la Toscana, Eifel, Portugal, Imola, Turquía y Baréin. La pregunta no era si lograría el objetivo, sino más bien cuándo y dónde culminaría la consecución de su séptimo Mundial. La victoria en la Toscana se produjo el 13 de septiembre, y para cuando la competición había desembarcado en Imola, el 1 de noviembre, Lewis se disponía a situarse a la altura de Schumacher. La victoria en aquellas dos carreras y en dos de las tres disputadas entre medias le dejó con una ventaja de 85 puntos, ayudándolo a asegurarse otro título de constructores para Mercedes. Bottas había terminado segundo y Verstappen había destrozado el coche. La única forma de que Bottas atrasara el alirón del inglés era sacando en Turquía ocho puntos más que su compañero.

Pese al triunfo en Imola, Lewis fue capaz de mantener los pies en el suelo, aun sabiendo mejor que nadie que en solo catorce días

tocaría el cielo. El único séptimo título del que estaba dispuesto a hablar era el séptimo Mundial de constructores que acariciaba Mercedes: «A muchos puede parecerles que estamos acostumbrados a esto, pero con este equipo todo parece ocurrir siempre por primera vez, y eso es gracias a su espíritu. Por eso siempre voy a estar agradecido de pertenecer a él y de romper un récord como este, algo inusitado. Es increíble. ¡Siete veces campeones! Algún día podré contárselo a mis nietos...».

Le bastaba con ganar en Turquía para poder contarles algo más increíble todavía: ¡tener siete títulos mundiales en su palmarés! Por supuesto, nadie dudaba de que Lewis no fallaría en el último momento. En cada etapa de su carrera, desde el *karting* hasta la F2, pasando por su debut en F1 y su primer Mundial, siempre había cumplido. Estamos ante una persona que no titubea cuando se trata de competir. Siempre confía en sí mismo, en que puede ser el mejor, y en que, de hecho, lo es. Puede que su ídolo en la F1 fuese Senna, pero siempre tuvo claro que lo que definiría su propio legado sería la colección de mundiales de Schumacher. El objetivo era igualar los éxitos del alemán y, en última instancia, superarlo. Estaba a escasas dos semanas de empatar con el Káiser. Es más, si ganaba el séptimo Mundial, podría decirse que estaba por encima de Schuey, pues tras firmar su 92.º triunfo en el GP de Portugal, solo una semana antes de Imola, ya había pulverizado su récord de victorias en grandes premios. Y nada ni nadie iban a detenerlo en Turquía. Aunque solo restarían tres carreras después de Estambul, Lewis quería liquidar el asunto cuanto antes, no solo para liberarse de la presión que significaba dilatarlo, sino porque era su esencia.

Saliendo desde el sexto puesto de la parrilla, ganar era un logro en sí. La pista, mojada, era un peligro, pero en cierto modo aquello jugaba a su favor, pues también es el mejor con lluvia. El mexicano Sergio Pérez acabó segundo y Vettel, tercero. Pero eso era casi anecdótico. La gran noticia era que el de Stevenage había ganado su séptimo Mundial: curiosamente, el séptimo consecutivo logrado por un piloto de Mercedes.

Llegados a este punto, volvemos a estar como al principio de

este capítulo: con Lewis llorando de alegría por la consecución de un nuevo título. Al caer en la cuenta de lo que acababa de conseguir en Estambul, hizo un comentario que quizá sea el más inspirador que se le recuerda tras una carrera: «A todos los niños que me escuchan: soñad lo imposible». Acto seguido, dio las gracias a su equipo: «Siete es un número inimaginable, pero, cuando se trabaja con un grupo de gente tan maravillosa en el que hay plena confianza entre todos, no existe límite alguno. Siento como si empezara de cero; es una sensación muy extraña».

En la entrevista posterior, explicó más en detalle el motivo de aquellas lágrimas: «Me invadió toda clase de emociones. Repasé toda mi carrera, desde la primera vez que me subí a un kart con cinco años hasta cuando ganamos el campeonato de Gran Bretaña y, de camino a casa, mi padre y yo cantamos *We Are The Champions* en el coche, soñando con lograr esto algún día. No pude contener las lágrimas. No quería bajarme del coche porque simplemente no podía creérmelo. No quería subirme el visor y que la gente me viera llorar, porque siempre había dicho que no iba a dejar que me vierais llorar. Antes, cuando veía a un piloto llorar, siempre decía: "Yo no pienso llorar". Pero estaba abrumado. Sé que con frecuencia he dicho que esto era algo que iba más allá de mis sueños más increíbles, pero durante toda mi vida siempre he soñado en secreto con esto. Recuerdo perfectamente ver a Michael [Schumacher] ganar todos esos campeonatos. Ganar uno o dos, o a lo sumo llegar a tres, es dificilísimo. Siete es inimaginable».

Hamilton recibió muchas felicitaciones del mundo de la F1 por su séptima corona. Pero, quizá, la más significativa de todas fue la de Sebastian Vettel, su máximo rival durante años. En reconocimiento a aquella proeza, el alemán afirmó que cada época está marcada por uno o varios pilotos, y que, para él, Lewis era el más grande.

# CAPÍTULO 27

## EL MÁS GRANDE DE TODOS LOS TIEMPOS

Es un hecho que Lewis Hamilton había logrado una hazaña sin parangón. Es indudablemente, y las estadísticas así lo acreditan, el piloto más grande en la historia del automovilismo. Ya antes de comenzar la temporada 2021, cuando declaró que iba a hacer cuanto estuviera en su mano por levantar su octavo Mundial, se le había reconocido como el mejor. La consecución de su séptimo título en el 2020 lo equiparaba a Michael Schumacher en número de coronas, pero, a falta de dos carreras para el final de la competición, había ganado más grandes premios que el genio alemán. Podía decirse, por lo tanto, que Lewis ya se había ganado el derecho a ser considerado el número 1 de todos los tiempos, y por si fuera poco continuó ampliando su ventaja con respecto a Michael sumando la primera victoria del año en Baréin.

Sin embargo, no fue eso lo que acaparó los titulares y las crónicas posteriores a la carrera. El debate se centró en si la solvencia de Hamilton al imponerse en el primer asalto de un duelo que, para muchos entendidos (entre los que me incluyo), decidiría si estaba en condiciones de ganar su octava corona en el 2021, o si, por el contrario, podía decirse que ya había dado todo lo que podía dar en la F1. Nos referimos a los trepidantes duelos entre Lewis y su considerado heredero, Max Verstappen. En temporadas anteriores, el holandés había mostrado no tener miedo a pilotar al límite con tal de hacerse un hueco en el podio: se había visto implicado en incidentes que habían terminado con rivales fuera de pista y recibió críticas por sus temerarios adelantamientos, pero a fin de cuentas era la única manera que tenía de subir

puestos en el escalafón, ya que pilotaba un coche más lento que el de Hamilton.

Y no nos engañemos: el propio Lewis nunca ha evitado el cuerpo a cuerpo en la pista, sobre todo en sus dos primeras temporadas en la F1, cuando trataba de ganar posiciones en la clasificación, tal como ocurría con Verstappen. Ahora bien, por más que Lewis reconociera que le gustaba ser agresivo al volante, rara vez se acercó a los niveles de Max.

Cualesquiera que fueran los pormenores de sus rivalidades anteriores, no cabe duda de que en el 2021 Hamilton consideraba a Verstappen el mayor obstáculo entre él y su octava corona. No solo Max cuenta ya con varias temporadas de experiencia en la categoría reina, sino que, además, los Red Bull han mostrado una asombrosa mejoría. Así, al inicio de la temporada, el mayor adversario de Lewis tenía el coche más rápido, pero este, en lugar de acongojarse, dio por buena la situación. Siempre le han gustado los desafíos (basta recordar sus disputas con Fernando y su posterior triunfo sobre él cuando corría en McLaren siendo apenas un novato), y la rivalidad con un meteórico Verstappen se intuye uno de los mayores retos de su carrera. Tal como lo percibían algunos expertos, Lewis se ha convertido en Alonso y Max, en el joven Lewis. Este punto de vista lo potenciaba, según decían, el hecho de que Max, a sus veintitrés años, sea doce años más joven que el hombre al que pretende desbancar.

La cita inaugural del GP de Baréin fue una demostración de pilotaje, una lucha a brazo partido en la que ninguno de los dos dudó en aceptar el desafío. Tocaba pasar a la acción, e inevitablemente fue Hamilton quien, contra todo pronóstico, se llevó el gato al agua. De algún modo, relegó a Verstappen al segundo puesto en una carrera que el holandés debería haber ganado. Durante todo el fin de semana, Max había sido el más rápido, tanto en los entrenamientos como en la clasificación, y se llevó la *pole*. El equipo Red Bull había realizado un maravilloso trabajo durante la pretemporada, afinando el coche para sacar todo el jugo a un motor ya de por sí soberbio. Max debería haber podido cazar a Lewis en los últimos compases de la carrera, cuando el

británico rodaba con neumáticos más lentos. Y, sin embargo, Lewis empleó todo su talento, habilidad y sabiduría para resistir y ganar por un estrechísimo margen. Fue una contundente respuesta a quienes habían quitado mérito a sus triunfos atribuyéndoselos al hecho de que contara con el coche más rápido. Pero ahí estaba él, sometiendo al nuevo aspirante al título, dotado de un flamante motor más rápido que el resto.

Era «ventaja» para Hamilton en los tanteos iniciales de una rivalidad que está llamada a revitalizar este deporte y al propio Hamilton. El hambre y la arrogancia del holandés sin duda han avivado a Lewis. Tras años de dominio aplastante, desea poner en su sitio al joven advenedizo, demostrándole que sigue siendo él quien manda. Cualquier atisbo de autocomplacencia o de hastío podía regresar por el mismo sitio por donde había venido. Verstappen no fue muy inteligente al proclamar a los cuatro vientos que iba a destronar a Lewis y que aquel «vejestorio» había convertido a la F1 en un deporte insulso como consecuencia de su dominio, y que, por supuesto, él iba a ser su salvador. Aquello solo ha provocado que Hamilton esté aún más empeñado en lograr su octavo Mundial a costa del joven aspirante.

Antes del segundo GP, en Imola (Italia), Max mostraba un nivel de beligerancia y agresividad inusitado. Era como si se dispusiera a leer un manifiesto denigrando a la mayor estrella de este deporte: «La F1 necesita peleas de verdad, porque en los últimos años ha sido un poco aburrida. Como aficionado, el lunes después de una carrera estás impaciente por que llegue el siguiente GP, sabiendo que hay dos o tres equipos peleando por el triunfo. Supongo que, después de que Lewis ganara sus seis últimos campeonatos, donde tampoco se encontró una oposición excesiva, ahora que es siete veces campeón del mundo y el piloto más laureado de la F1, estará con verdaderas ganas de pelea. Ya lo ha conseguido todo, mucho más de lo que uno podía imaginar. Ganar tantos títulos es muy raro, algo que no va a darse muchas veces. Él está en plan, “bueno, se acerca el final de mi carrera y no está mal ver salir a estos chavales dispuestos a ponerme las cosas más difíciles”. Y, por supuesto, en lo que a mí respecta, estoy encantado

de dificultarle las cosas».

Lewis, que jamás se había acobardado, aceptó el desafío con entusiasmo. Lanzándole una pulla, desestimó que Verstappen fuera un adversario de la talla que había sido el alemán Sebastian Vettel, y recalcó que Max solo podría arrebatarle el título si él cometía un error, al margen del mérito de los coches. «Max no cuenta con la experiencia de Seb —comentó—, pero evidentemente tiene posibilidades de ser campeón en un futuro. Que sea antes o después depende de mi rendimiento.»

Tras la batalla dialéctica, tocaba centrarse en Imola, donde Max firmó el triunfo, empañado eso sí por la presencia de Lewis, segundo, junto a él en el podio. Se había especulado con que el vigente campeón terminara fuera de los puntos. Max ganó con holgura (le sacó 22 segundos a Lewis), pero el británico había logrado terminar segundo pese a que en un momento de la carrera (en la vuelta 31) llegó a estar doblado como consecuencia de salirse de la pista y chocar. La fortuna le sonrió cuando otra colisión, esta vez entre Valtteri Bottas y George Russell, obligó a detener la carrera, permitiéndole escalar posiciones hasta el noveno lugar. Todavía tenía margen para entrar en los puntos. Y así fue: aquel segundo puesto, sumado a la vuelta rápida, propiciaron que Hamilton conservara una ventaja de un punto frente a Verstappen tras el GP de Imola. «Hoy no he estado fino —apuntó en declaraciones posteriores—. Ha sido la primera vez en mucho tiempo que cometo un error. Pero estoy muy agradecido de haber podido terminar la carrera. Me encantan las remontadas. Como cuando era pequeño, que me tocaba remontar saliendo desde la última posición con mi viejo y destartalado kart.»

Lewis detesta perder, y se propuso ganar las tres carreras siguientes. Si lo lograba, sometería a su adversario a una presión inmensa. Era muy probable que Max terminara segundo en aquellos tres grandes premios. Ahora bien, ¿cómo iba a sobrellevar el estrés? Muchos comentaristas de F1 (entre los que me incluyo) intuían que le haría mella. En temporadas anteriores, se había visto implicado en incidentes que le habían impedido terminar la carrera; incidentes que indicaban que podía perder los estribos si

las cosas no salían como esperaba. Nadie dice que no sea un piloto excepcional, pero es sabido que corre riesgos que pueden costarle muy caro, tanto en puntos como en lo referente a su reputación. Parte del problema se debía antes a la poca fiabilidad de los Red Bull. Ahora bien, si el Mundial del 2021 se le hubiera acabado escapando, no podía haberse escudado en el coche.

La pregunta que muchos se hacían, en pleno traslado del Gran Circo a Portugal y España, era si Verstappen sería capaz de soportar la presión de saber que era el principal candidato al título, puesto que lo tenía todo a su favor. Era una situación inusitada para el *crack* holandés, y estábamos a punto de saber de qué pasta estaba hecho, una vez se viera sometido al implacable acoso del piloto más grande de la F1.

Ambos protagonizaron un duelo épico en Portugal, adelantándose el uno al otro con excelentes maniobras. Pero fue Lewis quien obtuvo una mayor recompensa al mantener la cabeza fría en los momentos clave. Max se sabía derrotado y cambió de gomas para la última vuelta. Una vez decidido a lanzarse a por el punto extra que otorgaba la vuelta rápida, lo arruinó por exceder los límites de la pista. La pérdida de aquel valioso punto en la lucha por el título puso de manifiesto que Max podía ser, él mismo, su peor enemigo. Aquella fogosidad había demostrado una vez más que podía ser su perdición.

Tampoco le mejoró el ánimo que Nico Rosberg felicitara a Hamilton tras otra victoria fantástica: «Lewis ha hecho una carrera fenomenal y Max está empezando a darse cuenta de lo bueno que es», afirmó el alemán. Aquel comentario sacó de quicio a Max. «No necesito que Nico me haga ver lo bueno que es Lewis —refunfuñó el holandés al conocer las declaraciones del excampeón—. Ya sé que es muy bueno, de lo contrario no habría ganado tantos campeonatos.»

Lewis, que *a priori* tenía un punto más que Max, había ampliado su ventaja a ocho. Suponía, además, su 97.º triunfo en un gran premio. Necesitaba tres más para llegar al centenar de victorias en un deporte que era implacable por sus continuas exigencias físicas y mentales.

Después, sumó dos victorias seguidas tras ganar en Barcelona, en la que era su quinta victoria consecutiva en el GP de España. La estadística adquiría mucho valor en lo personal, pues su ídolo, Senna, había sido el primero en lograr esta proeza. Verstappen, indefectiblemente, fue segundo. La batalla por el título estaba convirtiéndose en un trepidante duelo entre ambos, para deleite de muchos aficionados y analistas que comparten con Max aquello de que el dominio de Lewis durante la década anterior (por brillante que fuera en su ejecución) carecía de emoción.

Verstappen tomó la iniciativa, encabezando al pelotón durante 59 vueltas. Pero sería Hamilton, una vez más, quien tendría la última palabra: rebasó a Max en la vuelta 60 y fue el primero en cruzar la línea de meta, con una diferencia de 15 segundos. Lewis mostró luego cierta malicia al comentar su victoria: «Hoy he aprendido más de Max que seguramente en todas las otras carreras juntas. Me he situado relativamente cerca de él [durante buena parte de la carrera] y he aprendido mucho acerca de su coche y de cómo lo utiliza. Ha sido una buena carrera en lo que a eso se refiere».

Lewis prefirió no dar muchos más detalles, pero sí anunció una noticia excelente para todos sus admiradores: no tenía intención de retirarse, incluso si llegara a lograr el octavo Mundial. Quería seguir en Mercedes y cerrar un acuerdo lo antes posible con el jefe de la escudería, Toto Wolff. Firmar el acuerdo para la temporada 2021 en el último suspiro no le había hecho ningún bien, reconocía: «Tengo carrete para un tiempo. Ahora conozco mejor mi cuerpo y sé cómo debo entrenar. Me siento de maravilla. En cuanto al contrato, no quiero verme en la situación en que estábamos en enero y febrero. Me fastidió el invierno y estoy convencido de que tampoco le hizo ningún bien a Toto. No tengo la sensación de que hayamos disfrutado de un verdadero descanso. Me encantaría dejarlo todo resuelto».

Muchos tenían pleno convencimiento de que Lewis se retiraría si lograba su octava corona. Sin embargo, inmediatamente después del anuncio acerca de su continuidad, los rumores en el *pit lane* giraban en torno a si de pronto su objetivo era sumar diez

antes de despedirse del automovilismo. En cualquier caso, todo cuanto importaba en aquel momento era ganar la tercera carrera consecutiva, tal como se había propuesto. Y el escenario le era muy propicio: Mónaco, uno de sus grandes premios predilectos, donde es fundamental hacerse con la *pole* y realizar una salida meteórica, pues es casi imposible adelantar en las angostas calles de Montecarlo. Consiguiendo la *pole,* siempre y cuando el coche no se averíe, la victoria está prácticamente asegurada.

Charles Leclerc, que había firmado una clasificación formidable con el Ferrari, se ganó el primer puesto de la parrilla con total merecimiento. Su equipo confiaba en sus posibilidades de victoria, pero, en un cruel lance del destino, su eje de transmisión izquierdo presentó problemas cuando se dirigía a su posición de salida. Quedó fuera de carrera y dejó la *pole* a Verstappen, segundo más rápido en la sesión de clasificación, a pesar de haber partido desde el segundo lugar de la parrilla. Aquello, en cierto modo, fue un infortunio para Hamilton, a quien las cosas se le habían puesto ya de por sí cuesta arriba por tener que salir del séptimo lugar tras firmar una clasificatoria decepcionante. Sabía de sobra que el holandés lo tenía todo a su favor, y Max no dejó pasar la oportunidad de llevarse su primer GP de Mónaco; de hecho, era la primera vez que subía al podio en el principado. Lewis terminó como empezó —séptimo—, y aquel decepcionante resultado también permitió a Verstappen colocarse primero en la carrera por el título, con 105 puntos frente a los 101 de Hamilton.

Puede que fuera una ventaja mínima, pero aun así no dejaba de serlo. El único consuelo que le quedaba a Lewis era haberse llevado la vuelta rápida tras cambiar a neumáticos blandos, lo que le valió un punto adicional. Esperaba que Verstappen lo presionara después de las indiscutibles mejoras en el Red Bull, pero no ayudó que Mercedes errara con la estrategia. En aquella ocasión, el desbarajuste se produjo en una parada en boxes, pero no sería la única metedura de pata durante la temporada. Lewis estaba decidido a dar la batalla: era la primera vez, desde sus refriegas con Nico Rosberg, que alguien le plantaba cara de verdad. Para él, es una motivación; quiere que lo pongan a prueba, demostrar que

es el mejor. Y el intrépido Verstappen hace todo eso y mucho más.

A Hamilton se le presentó la oportunidad de recuperar el liderato del Mundial cuando, a falta de solo cinco vueltas para el final del GP de Azerbaiyán, Verstappen chocó contra el muro yendo primero. Sin embargo, Lewis se pasó de frenada en la primera curva de la penúltima vuelta, y terminó 15.º. Fue un catastrófico desenlace al fin de semana en Bakú. Había empezado bien, pero terminó yéndose todo al garete. Para resarcirse después de aquella oportunidad perdida, Verstappen volvió en plena forma de cara al siguiente gran premio, Francia, donde se impuso a Lewis, segundo, por tres escasos segundos. En apenas unas semanas, Hamilton había pasado de encabezar la tabla a verse 12 puntos por detrás de Verstappen. Por si fuera poco, Mercedes se encontraba a 37 puntos de Red Bull en el campeonato de constructores, ya que Valtteri Bottas no terminaba de demostrar su valía, a diferencia de un Sergio Pérez que estaba desempeñando un rol estupendo como escudero de Verstappen.

Las cosas se pusieron aún más cuesta arriba para el inglés. Max ganó los dos grandes premios siguientes (ambos celebrados en Austria), en los que Hamilton terminó segundo y cuarto, respectivamente. Al final del fin de semana, el holandés aventajaba a Lewis en 32 puntos. Verstappen se había llevado tres grandes premios sin necesidad de emplearse a fondo.

Mercedes y su piloto estrella estaban contra las cuerdas, y lo que se comentaba tanto en el *pit lane* como en la prensa iba en la misma línea: si Verstappen ganaba en Silverstone el 4 de julio, las esperanzas de Lewis de conseguir su octavo título podían desvanecerse, al menos esta temporada. Dado que aún quedaban 14 carreras por disputarse, aquello quizá sonaba un poco melodramático.

Efectivamente, las espadas estaban en todo lo alto —en varios sentidos— justo cuando los pilotos se disponían a ocupar sus posiciones en la parrilla para el GP de Gran Bretaña, que a la postre sería una de las carreras más decisivas y emocionantes vista en años. La cita también fue especial porque se escogió para introducir una novedad en el formato: la clasificación de la prueba

se decidiría con una carrera al *sprint*. En tres carreras de esta temporada, la tradicional vuelta rápida de la última sesión clasificatoria se ha reemplazado por una carrera de 100 km, que se espera que dure unos treinta minutos. Por su parte, la parrilla de salida de la carrera al *sprint* está formada por los resultados de la clasificatoria del viernes previo. Así, tanto la *pole* como el resto de la parrilla del domingo se decide con este novedoso formato al *sprint* y, por si las cosas no fueran ya suficientemente peculiares, a los tres primeros en cruzar la meta se les otorgan puntos adicionales: tres al ganador, dos al segundo y uno al tercero.

El objetivo es animar las sesiones previas a la carrera para atraer a un mayor número de público a los circuitos y, de paso, vender más suscripciones a las plataformas de televisión que emiten las pruebas de F1. Según Liberty Media, la empresa propietaria de los derechos de emisión desde comienzos del 2017, los aficionados más jóvenes echan de menos una mayor emoción en las carreras, algo que piensan enmendar con todos estos cambios. Supone un riesgo, pues a los más puristas, como era de esperar, les parece un sacrilegio. Pero nada se pierde por intentarlo. Se espera que la idea triunfe al menos en su objetivo primordial, y quién sabe si sus detractores iniciales no terminarán encantados con el resultado final.

Sin embargo, a Lewis se le resistió la *pole* ante su público, en un *sprint* que, muy a su pesar, ganó Max tras ser más rápido en aquella prueba inaugural de 17 vueltas. Lewis terminó 1,4 segundos por detrás, en segundo lugar; mientras que Valtteri Bottas fue tercero. Por lo tanto, Max había ampliado en un punto su ventaja en el campeonato, gracias a los tres que se llevó al *sprint* frente a los dos de Lewis.

A la mayoría de los espectadores (tanto en casa como en Silverstone) parece que le ha gustado el experimento. El sentir general es que aportaba una pizca más de emoción en el desarrollo de las clasificatorias del fin de semana, una dosis de competitividad añadida inexistente en el sistema tradicional, en el que los pilotos corrían por separado.

Lewis saldría detrás de Max en la parrilla del domingo, bajo

un sol radiante. El inglés necesitaba aquel triunfo para renovar sus esperanzas al título. El calor no cesaba, y Hamilton se mostraba sereno, en modo zen, como de costumbre, antes de subirse a su monoplaza. Aunque tranquilo en apariencia, no estaba claro cómo se sentía realmente en sus adentros. ¿Le haría mella la presión con tanto en juego? No se veía en el papel de perseguidor desde hacía años. ¿Y si, por el contrario, era Verstappen quien se veía más afectado ahora que tantos lo consideraban favorito al título, teniéndolo todo a su favor? No iba a hacer falta esperar demasiado para salir de dudas: bastaría con las nueve primeras curvas de la primera vuelta.

La carrera por el título, con Max como favorito y en plena racha, volvió de pronto a estar abierta después de que, tras tocar las ruedas de ambos, el holandés impactara contra una barrera de neumáticos a 290 km/h. Por suerte, dicha protección cumplió su cometido y Verstappen, aunque desorientado, salió ileso. Quedó fuera de carrera, claro, y Hamilton se erigió en el gran triunfador del día, revalidando sus opciones al título cuando muchos ya lo daban por muerto. El inglés recibió una penalización de diez segundos por el incidente con Max, lo que significaba que los comisarios lo consideraban responsable pese a que la maniobra no había entrañado peligro para nadie. De lo contrario, ¿por qué le aplicarían un castigo tan poco severo? Con todo, tenía mucho trabajo por delante cuando al fin la carrera se reanudó. A dos vueltas del final, seguía tras la estela del entonces líder, Charles Leclerc. Poco después, logró adelantarlo y adjudicarse la victoria, inscribiendo su nombre por octava vez entre los ganadores del GP de Gran Bretaña. Curiosamente, Lewis rebasó a Leclerc en la curva de Copse, el lugar exacto donde él y Verstappen se habían tocado.

Con esa victoria, recortaba distancias en la clasificación: se ponía a ocho puntos del líder. El punto de vista de Lewis quedó resumido en su comunicación por radio con el equipo Mercedes: «Estaba en mi trazada, y eso que le dejé espacio», afirmó Lewis. Era un resultado estupendo, y los 140 000 espectadores allí presentes estaban extasiados. A mi modo de ver, ambos pilotos contribuyeron al impacto. Los dos estaban decididos a ganar, y

Hamilton tenía mucho más que perder si Verstappen se alejaba en el más rápido Red Bull. No comparto la afirmación de que Lewis buscó a Max deliberadamente para obligarlo a abandonar. Jeremy Clarkson, fanático del automovilismo y expresentador del programa de televisión británico *Top Gear,* lo zanjó de forma concluyente: «Nadie tuvo la culpa. Son gajes del oficio».

Aquello supuso una inyección de energía para Hamilton. De ninguna manera iba a tirar la toalla ante Verstappen, y mucho menos corriendo en casa. Su resolución y agresividad fueron muestra de lo comprometido que estaba para lograr la victoria ante sus aficionados y no volver a permitir que Max lo presionara. Su agresividad era un mensaje dirigido a su máximo rival: quería dejarle claro lo mucho que seguía importándole ser el número uno. Había vuelto para registrar su 99.º victoria en un gran premio y lo hacía dando un puñetazo sobre la mesa.

Como era de esperar, la carrera dio pie a toda clase de opiniones sobre quién tenía razón y quién no. Lewis fue objeto del grueso de las críticas por haber golpeado la rueda trasera de su adversario. Para Christian Horner, jefe de Red Bull, había sido «una victoria vacía». No le parecía, además, que fuera castigo suficiente imponerle una penalización mínima, que le permitió ganar la carrera, tras haber mandado a un compañero al hospital e inutilizarle el coche. En palabras de Horner, todo apuntaba a que se trataba de una acción desesperada por parte de Lewis.

Para remachar, sostuvo que Lewis había puesto en peligro la vida de Max: «Ha comprometido con sus acciones la seguridad de otro piloto y, para mí, eso es intolerable. No hay un solo piloto que no sepa que acometer una maniobra así en esa curva, una de las más rápidas de la F1, a 290 km/h, entraña un riesgo tremendo. Eso solo podía terminar de una manera. Me parece decepcionante que un piloto siete veces campeón del mundo recurra a una maniobra tan desesperada y mande a un compañero al hospital. Es un error propio de un principiante, una equivocación bochornosa. Hemos tenido mucha suerte de que no haya ningún herido de gravedad. No puedo concebir que ganar así le produzca satisfacción».

Lewis, en cambio, veía las cosas de manera muy distinta: «Es

un lance normal. Cuando era más joven quizá no era tan agresivo como lo es Max. Pero, aun así, lo era y bastante. Ahora, que tengo muchos más años, sé que esto es una carrera de fondo. Tengo una visión más amplia de cómo he de plantearme las carreras. Pero, en cualquier caso, estamos librando una batalla, y, cuando él ha tirado de agresividad, la mayoría de las veces he preferido ceder para evitar posibles incidentes. Me salió un buen amago: primero me fui hacia la izquierda y, luego, me metí por el interior para tratar de acortar distancias. Por suerte, no pudo cerrarse, pero, desafortunadamente, mantuvo una estrategia agresiva y nos golpeamos. Es lamentable, pero no deja de ser un lance de una carrera. Son cosas que pasan. Diría que hay que encontrar el máximo equilibrio en la pista, con espacio y respeto para que seamos capaces de competir sin chocarnos».

Ante la opinión de Horner de que su triunfo había sido «vacío», Lewis no se mordió la lengua: «No tengo esa sensación. En mi equipo hay 2000 personas que trabajan de forma incansable. No todo gira en torno a mí. Ya he dicho que no quería que sucediera algo así en la carrera. Creo que es muy importante que todos retrocedamos un paso. Entiendo que las emociones están desatadas y soy muy consciente de lo que es estar en esa posición».

Pasadas dos semanas, las escuderías desembarcaron en Hungría, uno de los circuitos preferidos de Lewis, donde también había ganado en ocho ocasiones y donde volvería a escenificarse su vehemente disputa con Max: ninguno de los dos estaba dispuesto a ceder terreno. Aquel fin de semana, la leyenda británica volvió a pisar el podio, asestando un golpe psicológico en la clasificación por el título. Lewis acabó tercero, por detrás de Esteban Ocon, ganador inesperado de la prueba, y Sebastian Vettel, segundo, aunque, a la postre, escalaría hasta el segundo puesto tras la descalificación de Seb por incumplir una normativa de protocolo. Verstappen sufrió para terminar en noveno puesto en una carrera no exenta de polémica: en esta ocasión, fue Lando Norris quien impactó con el Red Bull de Max al volante de su McLaren. Aquello dio alas a Lewis, haciéndole pensar que, con el holandés descolgado, podría escribir un nuevo capítulo de su extraordinaria

leyenda.

Había pasado de estar a 32 puntos tan solo tres carreras atrás a conquistar la gloria en Hungría y liderar la tabla con una ventaja de 8 puntos. Significaba un vuelco espectacular en una temporada de F1 que se preparaba para el receso estival y que, sin duda, subrayaba lo motivado que se encontraba Hamilton y lo mucho que ganar el octavo título representa para él. No estaba dispuesto a tolerar que un joven aspirante al título lo intimidara en la pista. El Viejo, como a veces llamaban a Lewis en el seno de Red Bull (a sus espaldas, por supuesto), estaba dando muestra de rejuvenecimiento.

# EPÍLOGO

## UN FINAL PARA LA HISTORIA

Por Oriol Puigdemont (*El País*)

Las vacaciones le sirvieron a Lewis para desconectar y recargar pilas junto a Daniel Forrest, *Spinz,* uno de sus mejores amigos y quien se encarga de guiarlo en todo lo relativo a las redes sociales. Nadie en la parrilla se acerca ni de lejos al número de seguidores del #44, que ha encontrado en este escaparate el complemento perfecto para expresarse más allá de la pista. Pero la calma y la quietud del verano dieron paso al caos más absoluto en Spa Francorchamps, la primera parada del calendario después del parón.

La lluvia puso el gran premio de Bélgica patas arriba y llevó al límite a los equipos, a los pilotos y también a los comisarios. Después de tres horas de retraso, la dirección de carrera optó por dar la salida en formación, detrás del coche de seguridad. Dos vueltas, eso fue lo que duró la prueba más corta de la historia, en la que se otorgaron solo la mitad de los puntos y en la que Verstappen se proclamó ganador, con Hamilton cerrando el podio en la tercera posición.

El esperpento de Spa fue en parte motivado por el poco margen que tenía el *paddock* para trasladarse por carretera hasta los Países Bajos, a donde el Mundial regresaba después de dos décadas. Hamilton apareció con un look completamente de naranja, consciente de que el ambiente no jugaría a su favor. En su casa, Mad Max se llevó la pole y el triunfo, después de que Mercedes le preparara una emboscada que no tuvo el efecto deseado. La escudería de la estrella llevaba años saliendo a correr

sin oposición, pero la amenaza de Red Bull era más real que nunca. Tanto que llevaba a Hamilton a tirarse a por el punto extra que se otorga a quien logra la vuelta rápida. A falta de nueve citas para el final, la distancia entre los dos principales candidatos en la gresca por el título era de tres puntos. La relación entre ambos pasó en el 2021 por distintas fases de intensidad. Silverstone fue uno de los puntos calientes, como también lo fue Monza.

Allí, una mala primera parada de Verstappen provocó que se encontrara en pista con el multicampeón cuando este realizó la suya. Y se lio. Emparejados los dos en la primera variante del trazado, ninguno quiso ceder y, como consecuencia de ello, tampoco llegaron a trazar la siguiente curva: el Red Bull terminó encima del Mercedes y ambos monoplazas, en la grava. El accidente podría haber acabado en tragedia de no ser por el halo, el dispositivo de seguridad que protege la cabeza de los pilotos, que impidió que el neumático trasero derecho del Red Bull desnucara a Hamilton. En aquel momento, la tensión entre los dos principales candidatos a coronarse se volvió a disparar, y el nivel de hostilidad entre ellos, y también entre sus respectivas escuderías, ya no remitiría.

Los comisarios consideraron a Verstappen responsable de lo sucedido y le impusieron una sanción de tres posiciones que se le aplicó en la parrilla del siguiente gran premio, en Rusia. «Estoy muy orgulloso de cómo actuaron los comisarios. Todavía necesito algo de tiempo para reflexionar acerca de lo sucedido, pero tengo la sensación de que esto [la penalización] supondrá un precedente importante que irá a favor de la seguridad», convino Hamilton al conocer el proceder de la FIA.

Las dos semanas de receso que hubo entre Monza y Sochi contribuyeron a calmar un poco las aguas, sobre todo por la falta de exposición mediática de unos y otros. La decisión de la escudería Red Bull de sustituir el motor de Verstappen llevó al de Hasselt a arrancar desde el fondo de la parrilla, lejos de Lewis, que lo hizo en cuarto lugar. Sin embargo, la irrupción de la lluvia a menos de siete vueltas para el final convirtió el domingo en un correcalles. La experiencia y el descomunal talento de Hamilton y

el acierto de Mercedes en la estrategia lo llevaron a convertirse en el primer piloto de la historia en alcanzar las 100 victorias, una cifra que tardará mucho en superarse si es que algún día se logra, habida cuenta de que Sebastian Vettel, el corredor en activo que más se le acerca en número, se ha quedado en 53. Ese triunfo, además, le sirvió a Hamilton para recuperar la batuta de la tabla general, si bien la alegría le duraría poco.

En Turquía fue Mercedes quien decidió sustituir la cámara de combustión del bólido de Lewis, quien, a pesar de llevarse la pole, tuvo que salir desde la undécima plaza de la parrilla. De nuevo el agua sirvió para maquillar las diferencias entre las mecánicas y para dificultar la escalada del multicampeón, que concluyó quinto.

Dos semanas más tarde, Austin parecía el escenario perfecto para que Mercedes y su buque insignia volvieran a darle la vuelta a la tortilla. El fabricante alemán se había impuesto en las últimas cinco ocasiones, tres de ellas con Hamilton, que, además, celebró allí su sexto entorchado en el 2019. Precisamente por eso, el incontestable triunfo de Verstappen terminó de constatar aquello que muchos habrían catalogado de chifladura solo unos meses antes: el título del 2021 no se decidiría hasta muy probablemente la última cita.

La pandemia hizo estragos en todos los campeonatos y dio muchos quebraderos de cabeza a sus promotores, que tuvieron que apañárselas como pudieron para cuadrar una agenda, a veces, poco ortodoxa. Como por ejemplo programar carreras en México, Brasil y Catar en tres fines de semana consecutivos, antes del remate definitivo en Arabia Saudí y Abu Dabi.

En el circuito Hermanos Rodríguez, Max Verstappen pilló a trasmano a los dos Mercedes. A pesar de monopolizar la primera línea de la parrilla, tanto Bottas como Hamilton se vieron superados en la arrancada por el líder del certamen, que no dio opción a réplica y que amplió su ventaja hasta los 19 puntos, que habrían sido 20 si el finlandés no le hubiera birlado a última hora la vuelta rápida.

Cuando solo faltaban cuatro trazados por visitar, Lewis necesitaba dar un volantazo para cambiar esa deriva y volver a

restarle puntos a su rival. Eso pasaba por volver a ganar, algo que no lograba desde hacía casi dos meses, en Rusia. Y el punto de inflexión llegó en Brasil, donde el piloto del coche número 44 volvió a ofrecer una demostración de esas que ratifican que es uno de los mejores de todos los tiempos, si no el mejor.

Una irregularidad en el alerón trasero móvil (DRS) —el hueco entre los dos planos del ala abierta superaba los 85 milímetros que permite el reglamento— llevó a los comisarios a descalificarlo de la cronometrada y a hacerle arrancar el último en la carrera al *sprint* que determinaría la parrilla del domingo. El sábado terminó el quinto tras tomárselo con calma en un mini gran premio en el que se gana más bien poco, pero se puede perder mucho. Al aplicarle las cinco posiciones de penalización por haber recurrido al quinto propulsor, su plaza en el momento de la salida pasó a ser la décima. En condiciones normales, pensar en ganar desde allí sería catalogado de inverosímil. Pero quien lo intentó es alguien acostumbrado a romper barreras desde muy pequeño, y a quien se había herido en el orgullo.

En 59 vueltas, Hamilton fue capaz de serpentear por entre el pelotón y colocarse al frente, con un adelantamiento antológico a Verstappen, que, para tratar de bloquearlo, lo llevó incluso fuera de la pista. Esta maniobra de defensa que los comisarios ni siquiera revisaron encendió a Mercedes, que dio la «diplomacia por terminada», en boca de Toto Wolff, después de haber recibido «demasiados puñetazos en un mismo fin de semana», en clara referencia a la severidad con la que, a su entender, la FIA había juzgado el problema en el alerón de Hamilton. «Cuando las cosas se ponen feas es cuando él es capaz de exhibir esos superpoderes que tiene. Y eso es lo que pasó en Interlagos. Lo que hicieron [los comisarios] fue despertar al león», convino el director de Mercedes. A partir de ese instante, el intercambio de golpes entre Mercedes y Red Bull se recrudeció, anticipando un final de temporada que pasaría a la historia como uno de los más controvertidos de siempre.

En Catar, donde el Mundial desembarcó por primera vez, Lewis prolongó su *momentum* en otro ejercicio de dominio

absoluto, desde el sábado (*pole position*) hasta el domingo, cuando se adjudicó su séptima victoria del curso y dejó el margen entre él y Verstappen en solo 8 puntos, cuando había 50 en juego.

Hamilton es un personaje de esos a quienes se les entiende todo. Ya no solo cuando hablan, sino también en la comunicación no verbal. Cuando está contento, proyecta su euforia al exterior. Cuando está cabreado o se siente inseguro, el espectador tampoco es ajeno a ello. La fuerza que transmitía en el tramo final del campeonato era brutal, y seguramente eso explica el cortocircuito de Verstappen en Arabia Saudí, donde perdió la cabeza y fue sancionado hasta en dos ocasiones: la primera, por obstaculizar a Hamilton y llevarle hasta fuera de los límites de la pista; la segunda, por pegar un frenazo que hizo que Lewis le golpeara ligeramente por detrás, cuando al de Red Bull se le había ordenado dejarse adelantar. «Llevo mucho tiempo corriendo, y cuando tengo que ser duro, lo soy. Pero esta vez mi experiencia me mantuvo en pista», resumió el de Stevenage, que en Arabia Saudí confirmó su recuperación al encadenar su tercer triunfo consecutivo. Por segunda vez en la historia, dos candidatos a proclamarse campeones llegaban a la última cita con la misma puntuación y casi las mismas opciones de llevarse la gloria.

Tras diez meses de toma y daca, quien terminara por delante del otro en Abu Dabi saldría a hombros; el otro, a escondidas. Y aún había otra posibilidad que debía tenerse en cuenta, sobre todo dado el nivel de crispación al que se había llegado. En caso de que ninguno de los dos coches puntuara o cruzara la meta, sería Verstappen quien se impondría por mayor número de victorias (nueve a ocho a su favor). Muchos temían que el desenlace pudiera asemejarse al de 1990, cuando Ayrton Senna se tomó la justicia por su mano y echó de la pista a Alain Prost, zanjando el título a su favor, en Japón. Pero lo que ocurrió en este caso fue incluso más explosivo que aquello.

A pesar de ceder la *pole position*, Lewis lo hizo todo bien desde que los semáforos se apagaron. Le ganó la posición a Max y comandó toda la prueba, dejando claro que tanto él como su monoplaza eran inalcanzables ese domingo. Sin embargo, no todos

los elementos estaban bajo control. El azar y el deseo de los promotores del Gran Circo de maximizar la repercusión de uno de los finales más apretados confluyeron para generar un episodio que quedará grabado en la memoria colectiva, no solo en la de los *petrolheads*.

El galimatías partió del accidente de Nicholas Latifi, uno de esos pilotos considerados outsiders por merodear siempre en la cola de la manada. El canadiense estrelló su Williams contra el muro a cuatro vueltas del final, dejó el asfalto lleno de escombros y obligó a soltar el coche de seguridad. Red Bull aprovechó para llamar a Verstappen al garaje, colocarle un juego de gomas nuevas y de la especificación más blanda. Mercedes no lo hizo, al intuir que era preferible no arriesgarse a perder el liderato de Hamilton. En ese preciso instante todo cambió de signo, y las cartas a favor que en todo momento habían estado en la mesa de Lewis pasaron al lado de Max. Y todavía más cuando la dirección anunció que los cinco monoplazas que separaban al líder de su perseguidor podían desdoblarse, recolocando a los dos gladiadores, juntos, para que se jugaran su suerte en una última vuelta a cuchillo. Un careo de cinco kilómetros, pero bastante desequilibrado si atendemos a que las gomas de Hamilton, las más duras, llevaban encima un tute de 34 vueltas. Cuando la carrera se relanzó, el de Mercedes se vio completamente vendido e impotente a merced de su oponente, gritando por la radio que acababa de ser víctima de una «manipulación», mientras el neerlandés le superaba y cruzaba la meta como campeón por primera vez en su trayectoria.

«Lewis, estoy sin palabras», fueron las únicas que se escucharon por la radio del británico. Eran de Peter Bonnington, *Bono*, su inseparable ingeniero de pista, tan devastado como él. No solo por haber perdido la posibilidad de sumar la octava corona que le situaría en un peldaño único, por encima de Michael Schumacher, sino por cómo se había perdido o se la habían hecho perder. Mercedes puso en marcha un proceso de reclamaciones que no fructificó, y Toto Wolff mostró su indignación por lo que consideraba una aplicación absolutamente errónea del reglamento por parte de la dirección de carrera. A su modo de ver, la prueba

debería haber terminado con todos los coches formando detrás del *safety*, pero en ningún caso haberle quitado a Verstappen los doblados de en medio para relanzarla un giro antes del final.

El miércoles, tres días después de la derrota más dolorosa de su vida, Lewis fue nombrado sir por el príncipe Carlos de Inglaterra, en una ceremonia en el Palacio de Windsor. Desde entonces solo se espera de él que la amargura y la decepción de Abu Dabi no le hagan dar un portazo como el de Rosberg en el 2016. Conociéndolo, lo más probable es que se lance a buscar la revancha con Verstappen y a superar a Schumacher en número de mundiales. En cualquier caso, una octava corona no le haría falta a Lewis Hamilton para ser considerado ya el piloto más más grande de todos los tiempos.

*Lewis Hamilton*
*La biografía definitiva del piloto de Fórmula 1 más laureado de todos los tiempos.*
*Frank Worrall*

No se permite la reproducción total o parcial de este libro,
ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión
en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico,
mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos,
sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción
de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito
contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes
del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos)
si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com
o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

DE LA EDICIÓN ORIGINAL
© del texto: Frank Worrall 2007, 2009, 2015, 2016, 2018, 2021
Publicado originalmente en el Reino Unido bajo el título *Lewis Hamilton: The Biography* por John Blake, un sello de Bonnier Books UK Limited. Quedan garantizados los derechos morales del autor.

DE LA EDICIÓN ESPAÑOLA
© de la traducción, Jorge García, 2022
© Fotografía de cubierta: Mark Thompson/Getty Images
© Editorial Planeta, S.A., 2022
geoPlaneta
Diagonal 662-664. 08034 Barcelona (España)
info@geoplaneta.es - www.geoplaneta.com
www.editorial.planeta.es
www.planetadelibros.com

Primera edición en libro electrónico (epub): febrero del 2022

ISBN: 978-84-08-25524-6 (epub)

Conversión a libro electrónico: Realización Planeta

# ¡Encuentra aquí tu próxima lectura!

## ¡Síguenos en redes sociales!